IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 95)
z dnia 5 maja 2021 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 95)

5 maja 2021 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Pawła Olszewskiego (KO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację Ministra Infrastruktury na temat stopnia realizacji prac planistycznych i przygotowawczych budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego ze szczególnym uwzględnieniem postępu w zakresie inwestycji kolejowych i drogowych.

W posiedzeniu udział wzięli: **Marcin Horała** p.o. sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Tomasz Żuchowski** generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad wraz ze współpracownikami, **Tomasz Biczyk** doradca ekonomiczny z Najwyższej Izby Kontroli, **Mikołaj Wild** prezes zarządu Centralnego Portu Komunikacyjnego wraz ze współpracownikami, **Rafał Zgorzelski** członek zarządu Polskich Kolei Państwowych SA, **Arnold Bresch** członek zarządu ds. inwestycji PKP Polskich Linii Kolejowych SA, **Jolanta Koczorowska** radna gminy powiatu otwockiego, **Marcin Skarżyński**, **Łukasz Zieliński** i **Kamila Radomska-Piętka** członkowie Stowarzyszenia „Nie Tędy Droga", **Agnieszka Mędrek** i **Barbara Czerniawska** członkinie Inicjatywy Społecznej „Nie dla projektów CPK w całej Polsce", **Marek Słoń** przedstawiciel stowarzyszenia „Mieszkańcy Razem" gminy Izabelin.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dzień dobry. Witam bardzo serdecznie. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam pana ministra, którego jeszcze nie ma. Pan minister jest na posiedzeniu Komisji Etyki, jak mi przekazano i może się spóźnić. Przystąpimy do realizacji porządku obrad. Jest pan Maciej Wild – zapewne z pełną wiedzą – prezes zarządu Centralnego Portu Komunikacyjnego.

Informuję, iż posiedzenie Komisji zostało zwołane przez marszałek Sejmu na podstawie art. 198j ust. 2 regulaminu Sejmu po zasięgnięciu opinii przewodniczącego Komisji i będzie prowadzone z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej. Proszę panie i panów posłów o zalogowanie się. Przystąpimy do sprawdzenia kworum. Proszę o naciśnięcie dowolnego przycisku. Pulpit do głosowania będzie wyświetlony przez całe posiedzenie Komisji na wypadek, gdyby któryś z posłów zalogował się później. Stwierdzam kworum.

Przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem będzie informacja ministra infrastruktury na temat stopnia realizacji prac planistycznych i przygotowawczych budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego ze szczególnym uwzględnieniem postępu w zakresie inwestycji kolejowych i drogowych. Przystępujemy do realizacji porządku dziennego. W związku z faktem, że pana ministra jeszcze nie ma prosiłbym pana prezesa Wilda o przedstawienie informacji.

Prezes zarządu Centralnego Portu Komunikacyjnego Maciej Wild:

Oczywiście. Bardzo dziękuję. Przypada mi zaszczyt przedstawienia stanu prac i realizacji Centralnego Portu Komunikacyjnego. Jak już przedstawiano to od czasów koncepcji przyjętej przez rząd w listopadzie 2017 r., będzie to nowy system transportu, oparty na nowym węźle komunikacyjnym – Porcie „Solidarność". Przygotowaliśmy dla państwa prezentację i proszę o jej wyświetlenie. Agenda prezentacji jest przedstawiona, jak pań-

stwo mogą zobaczyć. Najpierw kilka słów powiemy o programie CPK, potem o strategicznym studium lokalizacyjnym, programie wieloletnim, a także o głównym temacie dzisiejszego posiedzenia – stanie realizacji inwestycji kolejowych i drogowych. Proszę o kolejny slajd.

Przede wszystkim warto przypomnieć podstawową misję programu CPK, która opiera się na trzech filarach. Pierwszy filar to główny port lotniczy dla Rzeczpospolitej. Port lotniczy, który będzie alternatywą dla innych lotnisk przesiadkowych w Europie, w którego obszarze ciążenia będą położone inne kraje w ramach Europy Środkowo-Wschodniej czyli obszar, na którym mieszka 180 mln ludzi. To jest rozwiązanie, które umożliwia zdyskontowanie położenia Rzeczpospolitej na wschodniej flance Unii Europejskiej. Drugi cel programu CPK to stworzenie nowego systemu transportu kolejowego, który obejmie swoim zasięgiem całą Rzeczpospolitą i umożliwi nie tylko dojazd do Portu „Solidarność", ale efektowne i efektywne podróże po Polsce. Na slajdzie otrzymują państwo informacje na temat dostępu do Portu „Solidarność" z poszczególnych regionów Polski. Trzy miliony osób dotrze do CPK koleją w czasie krótszym niż w godzinę, sześć milionów w czasie do półtorej godziny i dwadzieścia trzy miliony naszych rodaków dotrze koleją w czasie nieprzekraczającym trzech godzin. Współgra z tym koncepcja i rozwój infrastruktury drogowej, który zapewni dostęp do Portu „Solidarność" dla pięciu milionów mieszkańców Rzeczpospolitej w czasie godziny, siedmiu milionów w czasie do półtorej godziny i dwudziestu siedmiu milionom trzygodzinny czas dojazdu. Główne założenie to zastąpienie, na ile to jest możliwe, akceptowalne przez pasażerów, transportu kołowego, transportem kolejowym.

Pan minister się już zalogował i w tym momencie pozwolę sobie oddać mu głos. Bardzo dziękuję.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Marcin Horała:

Bardzo dziękuję. Dzień dobry państwu. Panie przewodniczący, przepraszam za spóźnienie, konkurencyjna komisja zajęła mi trochę czasu, ale już jestem i będę mógł kontynuować dzieło pana prezesa, który rozpoczął prezentację. Myślę, że możemy poprosić o następny slajd i będę ten wywód kontynuował.

Podprogramy CPK prowadzone przez CPK. Jak państwo zauważą, to jeden z tematów posiedzenia Komisji. Nie występuje tu program drogowy. W zakresie programu drogowego, jest on elementem programu CPK i jest obecny w świadomości sytuacyjnej i zarządzania projektem, ale jest realizowany przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad, którą też poprosiliśmy o oddelegowanie swoich przedstawicieli w razie konieczności odpowiedzi na szczegółowe pytania. Poza drogami mamy podprogramy lotniskowy, kolejowy, nieruchomości, aerotropolis i rozwoju. Lotniskowy niektórzy kojarzą wyłącznie jeśli chodzi o CPK. To dość dużych rozmiarów nowe lotnisko przesiadkowe. Podprogram kolejowy właściwie pod względem wielkości CAPEXU jest tym większym i ważniejszym od lotniskowego. To budowa niemal 1800 km nowych linii kolejowych kolei dużych prędkości lub, jeśli ktoś chciałby wdawać się w daleko idące dzielenie włosa na czworo, definicyjnie, to można powiedzieć, że to koleje prawie dużych prędkości. To jest ten główny temat dotyczący obsługi dojazdu do Warszawy i do CPK w 2,5 godziny. Myślę, że będzie okazja aby powiedzieć o tym szerzej. Podprogram nieruchomości – przede wszystkim chodzi o pozyskanie zasobu nieruchomości niezbędnego do realizacji innych programów. Aerotropolis i rozwój – wyzyskanie maksymalnych korzyści, które się wiążą z tego rodzaju inwestycją. Powstaje nowy hub transportowy, logistyczny, nowe miejsce na mapie Europy a nawet świata – jedno z lepiej skomunikowanych tak, aby były z tego maksymalne korzyści dla polskiej gospodarki i tego regionu, w którym ta inwestycja jest zlokalizowana.

Kluczowe wydarzenia, które miały miejsce do tej pory i które będą miały miejsce w przyszłości. Rok 2017 jest rokiem zerowym. Wtedy na poziomie rządu została podjęta uchwała, decyzja że tak zaczynamy realizować program inwestycyjny CPK. Jest to program nowy w polskich realiach, o czym zawsze musimy pamiętać, również gdy patrzymy na czas trwania inwestycji. Bardzo wiele dużych inwestycji, infrastrukturalnych, jak np. budowa autostrad, które – gdy zaczęły się w percepcji społecznej – to w wymiarze

przygotowawczym trwały od wielu, nieraz ponad 10 lat. Były różnego rodzaju dokumenty, opracowania, badania, przymiarki. W przypadku CPK tak nie było. Poza jakimiś drobnymi wyjątkami nie było żadnych dokumentów, projektów które można by wykorzystać. Absolutny stan 0 to rok 2017, później w 2018 roku była ustawa o CPK, utworzono podmiot, który będzie to realizował, czyli spółkę CPK. To taka klasyczna SPV (Special Purpose Vehicle) do realizacji inwestycji – stuprocentowa spółka Skarbu Państwa. W roku 2019 dostała pierwsze dokapitalizowanie i rozpoczęliśmy prace nad strategicznym studium lokalizacyjnym. Rozpoczęło się tworzenie tej struktury, zarówno organizacyjnej, jak i personalnej, zatrudnienie ludzi do odpowiednich funkcji i pierwsze wymogi i założenia dotyczące procesów projektowych.

W roku 2020 mamy przede wszystkim konsultacje społeczne strategicznego studium lokalizacyjnego, największe chyba w historii Polski po 1989 r. Wcześniej chyba tak dużych konsultacji społecznych raczej nie przeprowadzano. Taka anegdotka – jestem mieszkańcem Gdyni – dzielnicy Chylonia. Kiedy w wyniku inwestycji rządowej, dość porównywalnej z CPK, budowano port i miasto Gdynia i dzielnicę Chylonia, odbyło się to przy jednogłośnym stanowczym sprzeciwie rady gminy Chylonia, przy protestach społecznych, demonstracjach. Trzeba było wręcz siłą wejść do urzędu gminy z Policją. Wtedy ten wątek społeczny i konsultacyjny był zdecydowanie mniejszy, niż współcześnie. W roku 2020 Rada Ministrów przyjęła również uchwałę o planie wieloletnim programu inwestycyjnego CPK, która definiuje ramy finansowe w najbliższej perspektywie, czyli w tej części planistyczno-projektowej do roku 2023. Cały proces wyboru ważnych partnerów projektu, przede wszystkim doradcy strategicznego i *master-planera* się jeszcze niestety nie zakończył. Wybierano też szereg różnych wykonawców działań, badań środowiskowych, terenowych, podpisano umowy z kluczowymi interesariuszami, o czym później nieco szerzej powiem.

W roku 2021 trwa współpraca z Portem lotniczym Seul-Incheon. Rozpoczęty został program dobrowolnych nabyć, praca nad strategią rozwoju regionu CPK, projektowanie prac kolejowych, wytyczanie konkretnych przebiegów, czy też zakończono strategiczną ocenę oddziaływania na środowisko, która jest niezbędnym elementem dokumentów takich jak studia lokalizacyjne i studia wykonalności.

Chyba mamy drobne problemy techniczne z prezentacją. Aby nie było przerwy chwilowo będę mówił bez prezentacji.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

To może teraz konkrety w międzyczasie.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Przepraszam, co?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

To może teraz konkrety panie ministrze, bo te ogólniki, które były przed chwilą przedstawione dobrze wpiszą się w konkrety, dopóki reszta prezentacji się nie wyświetli.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Subiektywna ocena pana przewodniczącego jest dla mnie niezwykle cenna, ale nie wiem czy to co zrobiliśmy do tej pory w każdym z kolejnych lat to nie są konkrety? To są konkrety.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Z całym szacunkiem panie ministrze, ale póki co widzimy tylko i wyłącznie prezentację, a nie realne działania. Widzę, że jest już prezentacja, więc może pan kontynuować.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Panie przewodniczący, na przykład strategiczne studium lokalizacyjne, czyli studium korytarzowe nowego systemu transportowego Polski razem z oceną oddziaływania na środowisko, poddane konsultacjom i publikacji to jak najbardziej konkret, chyba że za konkret uznajemy tylko prace kinetyczne, czyli jeśli koparka jeździ i ryje. W przypadku dużej infrastruktury to się nie dzieje z dnia na dzień i nawet polskie prawo, które przecież wszyscy jako parlamentarzyści uchwaliliśmy, wymaga całego szeregu działań.

Może nie wchodźmy już w dyskusję, bo będzie na to czas i również na pytania. Teraz kontynuujemy prezentację.

Co przed nami? Te największe trzy kamienie milowe, bez dzielenia włosa na czworo to rok 2023 i rozpoczęcie robót budowlanych zarówno w samym porcie lotniczym, węźle komunikacyjnym, na kilku pierwszych odcinkach linii kolejowych, rok 2027 to planowany czas oddania do użytkowania pierwszego etapu lotniska i odcinków linii kolejowych, a rok 2034 to całkowity, komplementarny, nowy system transportowy Polski. To dwie perspektywy unijne, mówiąc datami programowania środków unijnych.

O kluczowych partnerach już wspomnieliśmy. To ci, z którymi już nawiązaliśmy współpracę – zarówno partnerzy międzypaństwowi, umowy międzynarodowe o współpracy chociażby z Wielką Brytanią czy Koreą Południową, partnerzy instytucjonalni jak np. Komisja Europejska, której granty już pozyskaliśmy, SNCF – państwowe koleje francuskie z którymi trwa dialog techniczny i wymiana doświadczeń w zakresie wypracowania standardów kolei dużych prędkości, Port lotniczy Incheon w Seulu – to doradca strategiczny, główny dostawca know-how do naszego projektu i podmioty krajowe. Oprócz oczywistych, jak PKP PLK, LOT, są takie mniej oczywiste, jak Polska Grupa Energetyczna, która rozpoczęła projekt budowy nowoczesnej trójgeneracyjnej elektrociepłowni dostarczającej media na potrzeby portu lotniczego i całego miasteczka, które wokół niego wyrośnie. Moja uwaga – widzę mały brak na tej stronie, przydałoby się to uzupełnić o logo Poczty Polskiej, która przy CPK będzie tworzyła swoje nowe główne centrum logistyczno-dystrybucyjne.

Tak jak mówiłem – najważniejszy ukończony w tym roku element to strategiczne studium lokalizacyjne. Chciałem zwrócić uwagę Wysokiej Komisji, że to ćwiczenie, które zwłaszcza w wymiarze transportu kolejowego do tej pory w Polsce nie było wykonane. Nasz system transportu kolejowego jest efektem pewnych historycznych zaszłości, jeszcze rozbiorowych, później inwestycji II Rzeczpospolitej. To było państwo zupełnie inne, o innych potrzebach transportowych. W okresie PRL na pierwszym miejscu były potrzeby Układu Warszawskiego a nie mieszkańców Polski. Teraz po raz pierwszy metodą od góry do dołu, od definicji najważniejszych centrów populacyjnych, kierunków przemieszczania się, potrzeb Polski, zaprojektowano komplementarny system, który częściowo wykorzystuje istniejące połączenia, tam gdzie to było możliwe. One oczywiście będą poddawane modernizacji. Budowane są przede wszystkim nowe połączenia, co w dziedzinie inwestycji kolejowych jest absolutnym przełomem, bo przez ostatnich 30 lat w Polsce wybudowano kilkadziesiąt kilometrów linii kolejowych, zlikwidowano kilka tysięcy kilometrów i teraz ten trend w ramach programu inwestycyjnego CPK odwracamy. To był ten główny, najważniejszy aspekt strategicznego studium lokalizacyjnego.

Strategia studium lokalizacyjnego (SSL) to przede wszystkim ogromna praca. Jest tu choćby przykład wytyczenia 10 tys. przykładowych przebiegów linii kolejowych. Każdy taki korytarz musiał mieć wytrasowanych kilka wielowariantowych przebiegów. Łącznie w konsultacjach społecznych zgłoszono 160 tys. uwag. Co najważniejsze, jest też strategiczna ocena oddziaływania na środowisko. To absolutnie niezbędny element, wymagany od nas przez prawodawstwo europejskie, aby można było później sięgać po środki europejskie na realizację inwestycji zawartych w strategicznym studium lokalizacyjnym. Ten etap – podkreślam – jest już gotowym, zakończonym produktem, opublikowanym. Nawet gdyby coś tam ze mną czy z innymi elementami programu CPK było nie tak, czy coś się takiego stało, że nas już nie będzie, każdy kolejny rząd, który będzie chciał budować inwestycje w Polsce będzie mogła projektować je tak, aby spinały się w spójny system transportowy, dający określone korzyści systemowe, jak skrócenie czasu przejazdu, zmniejszenie kosztów, co jest najważniejsze dla systemu transportowego Polski.

Kolejnym elementem jest to zamknięty w drugiej połowie zeszłego roku wieloletni program finansowy zapewniający po stronie środków publicznych finansowanie programu CPK. Te źródła finansowe są trojakiego rodzaju. Pierwszym jest strumień finansów publicznych – co chciałbym wyraźnie zaznaczyć, że nie są to środki bezpośrednio budżetowe. Koszt programu CPK dla budżetu państwa w zeszłym roku i w ubiegłym oscyluje w okolicach 0 zł. Różne głosy, które słyszę, że środki przeznacza się nie na CPK

tylko na coś innego nie są uzasadnione, bo to generalnie 0 zł. Główny mechanizm finansowania środkami ze sfery finansów publicznych polega na wyposażeniu spółki celowej i wniesienie do kapitału obligacji Skarbu Państwa. Tak naprawdę jest to kredyt na warunkach takich, jakie może uzyskać państwo, czyli lepszych niż komercyjne. Koszt dla budżetu państwa pojawi się za 20 lat, czy 10 lat, gdy trzeba będzie te obligacje spłacać. Wtedy to będzie koszt dla budżetu, ale będą już w nim dodatkowe wpływy podatkowe, wygenerowane najpierw przez samą inwestycję, a potem przez korzyści dla gospodarki, które nowy system transportowy zapewnia. To tylko część, nawet mniejsza, całego programu, gdyż dwa inne źródła finansowania są dominujące.

W wymiarze projektu lotniskowego będzie to po prostu finansowanie komercyjne, rynkowe, środki dłużne, tak jak finansuje się inwestycje, poszukując kapitału na rynku. Prawdopodobnie dokładny model finansowania będzie rozstrzygnięty, ale zapewne mniejsza część z tego to będzie *equity*. Dopuszczamy do spółki, która będzie budowała i operowała lotniskiem inwestora branżowego, może finansowego, może branżowego i finansowego, ale założenie jest że na maksymalnie 49%, ponieważ kontrola właścicielska ma pozostać po stronie polskiej. Reszta to kapitał dłużny i konkretne warunki i negocjacje w zakresie tego co będzie w danym momencie dostępne na rynku. Zadecydują, czy będą to obligacje komercyjne, czy linia kredytowa, derywatowo-kredytowa. Specjaliści i bieżąca sytuacja na rynkach finansowych o tym przesądzi.

Dla komponentu kolejowego głównym źródłem finansowania będą środki unijne. W warunkach unijnych infrastruktura kolejowa jest infrastrukturą publiczną, więc nie da się zbudować strumienia przychodowego pozwalającego na jakieś komercyjne finansowanie w dużym stopniu, ale widzimy to już w kolejnej perspektywie i tak na pewno będzie w kolejnych, że pójdzie coraz więcej środków na transport szynowy, kolejowy, co wpisuje się w cele Green Deal, cele ekologiczne. Po te środki będziemy sięgać. Ten wieloletni program kończy się na roku 2023 jest zamknięciem etapu projektowego i rozpoczęciem etapu budowy kinetycznej. Pewnie za rok, półtora będziemy robili przymiarkę do kolejnego programu, na następny okres trwania projektu.

To co teraz się dzieje, jeśli chodzi o pozyskiwanie funduszy z Unii Europejskiej, mają państwo opisane na tabelce. To chociażby 24 mln euro na prace przygotowawcze na kilku odcinkach kolejowych z *reflow* programu CEF z zeszłego roku. Z CEF2 ponad 500 mln euro na kolejne prace na kolejnych odcinkach. W Krajowym Programie Odbudowy na potrzeby CPK mamy też 100 mln euro. To *snapshot* na ten moment, jeśli chodzi o finansowanie.

Przechodzę teraz do omówienia naszych konkretnych komponentów. Rozumiem, że tu nacisk jest ja komponent kolejowy i drogowy, więc o komponencie lotniskowym postaram się opowiedzieć krócej i może bardziej pobieżnie. Kilka podstawowych założeń – po pierwsze hubowanie, dostarczanie usługi lotniska hubowego, którego obecnie nie ma w Polsce i w całym regionie Europy Środkowo-Wschodniej. W wymiarze regionalnym będzie to obsługa aglomeracji warszawskiej i łódzkiej. Oczywiście chcemy skorzystać z renty spóźnialskiego i wdrożenia najlepszych technologii i rozwiązań, które pozwolą na osiągnięcie 5 gwiazdek w rankingu Skytrax, tak abyśmy byli w czołówce światowej pod tym względem. Pełne zintegrowanie z systemem transportowym – zwracamy na to uwagę w kontekście strategicznego studium lokalizacyjnego. To niezwykle istotne w transporcie, aby poszczególne, wieloletnie inwestycje i procesy, na koniec dnia, dekady, układały się w spójny transport, który ze sobą się zazębia i generuje korzyści systemowe. Ponieważ czasem gdzieś się coś opóźni, czasem coś nie wyjdzie. Wreszcie otoczenie, czyli ten proces urbanizacji, który zawsze zachodzi wokół dużego lotniska – najpierw *airport city*, czyli to co jest bezpośrednio na potrzeby lotniska, a potem wszystko dookoła, kolejne centra logistyczne, hotele, miejsca konferencyjne – ktoś tam musi mieszkać, pracować. Fabryki, aby to wszystko było z maksymalną korzyścią dla Polski, regionu i w sposób uporządkowany i zorganizowany funkcjonowało. Urbanizację w Polsce w ostatnich latach mamy nieuporządkowaną i niestety jest to zjawisko negatywne.

Ramowy harmonogram programu lotniskowego – trochę już o tym mówiłem przy innych okazjach, ale jest to rozpisane na wykresie. Dwa główne okresy do roku 2023

– okres planistyczno-przygotowawczy i po roku 2023 okres robót budowlanych. Cóż tu dużo mówić. Wykres państwo widzą.

Projekty realizowane w ramach tego programu to opracowanie master planu oraz dokumentacji przedprojektowej dla CPK. Muszę od razu powiedzieć, bo pewnie państwo wiedzą, z czym mieliśmy problem w ubiegłym roku. Pierwszy przetarg na master plan się nie udał. Wszyscy oferenci przygotowali bardzo poważne i dobre oferty, ale być może, bo tym wszystkim zagranicznym, renomowanym i światowym firmom zabrakło doświadczenia i kontaktu z polskim prawem zamówień publicznych. Musieliśmy ten przetarg unieważnić. Aby nie powodowało to opóźnienia na ścieżce krytycznej projektu, dokonaliśmy pewnego przeprojektowania. Część produktów, które miały być dostarczone w ramach master planu, zostało wyłączonych i jest na oddzielnych zleceniach, aby już nie czekać na master plan. Master plan będzie więc trochę chudszy, będzie zawierał w sobie mniej produktów i w związku z tym nieco później będzie go można zlecić. Trwają badania terenu na potrzeby master planu i na potrzeby decyzji środowiskowej, wszelkiego rodzaju analiz i inwentaryzacji środowiskowych. To się w tym momencie dzieje. Również studium meteorologiczne róży wiatrów, wszystkich czynników, na co zwracam uwagę, które wpływają na warunki panujące na lotnisku, które trzeba bardzo dokładnie i w określonej procedurze i ramach czasowych przebadać. Przykładowo inwentaryzacje środowiskowe zgodnie z prawem muszą obejmować wszystkie sezony wegetacyjne, w związku z tym muszą trwać rok. Tego też bardzo bym chciał. Można powiedzieć, że tracimy rok w harmonogramie, ale niestety tak jest. Oczywiście tych wszystkich zasad prawnych, dotyczących chociażby ochrony środowiska, przestrzegamy i realizujemy te badania. Trwają one i obecnie dzieją się w terenie. To struktura master planu.

Myślę, że możemy przejść dalej, bo to takie hermetyczne, fachowe tematy. Ważne jest to, o czym mówiliśmy – podpisanie umowy z doradcą strategicznym – lotniskiem Incheon. To czwarte lotnisko na świecie pod względem jakości obsługi pasażerów. Chciałem zwrócić uwagę, że ma bardzo dużo podobnych doświadczeń do CPK. Podobnie było tam na początku. Lotnisko Gimpo w Seulu, tak jak lotnisko Chopina w Warszawie, osiągnęło kres swojej przepustowości i nie było możliwości jego rozbudowy. W związku z tym zapadła decyzja o budowie poza miastem dużego lotniska hubowego, dalej od Seulu niż CPK jest od Warszawy. Tam dojazd to 40 min, u nas 15 min z Dworca Centralnego. Lotnisko było rozbudowywane w kilku etapach – zaczynało od 30 mln przepustowości, teraz jest w trakcie projektu rozbudowy do 100 mln. Ta współpraca już trwa. Od strony fachowej wspomaga nas zespół koreańskich specjalistów, który przyjechał do Polski i pracuje na miejscu wspierając nas.

Lokalizacja CPK – być może pojawią się na ten temat pytania, ale chciałbym zasygnalizować, czemu tu CPK znajduje się tu a nie w Modlinie czy gdzieś indziej. W tym miejscu jest optymalne serce komunikacyjne polskiego systemu transportowego. Tu urywa się centralna magistrala kolejowa, która w ramach programu kolejowego CPK będzie de facto dokończona. Pierwotnie miała przebiegać na północ do węzła Trójmiasto przy autostradzie A2, przy skrzyżowaniu z przyszłą autostradową obwodnicą Warszawy, niedaleko autostrady A1 między Warszawą i Łodzią, czyli tymi dwiema dużymi aglomeracjami. To jest optymalna lokalizacja z punktu widzenia systemu transportowego.

Relacje z mieszkańcami i dialog społeczny. Jest on oczywiście trudny, jak każda tego rodzaju duża inwestycja budzi wiele emocji, sprzeciwów i uwag. Cały czas kontynuujemy ten dialog. Mówiliśmy o uwagach zgłoszonych do strategicznego studium lokalizacyjnego. To oczywiście dotyczyło całej Polski i projektowanych przykładowych przebiegów, korytarzy transportowych. Te konsultacje społeczne, które są definiowane prawnie na różnych etapach procesu inwestycyjnego oczywiście zawsze prowadzimy, ale dodatkowo, nadmiarowo, tam gdzie prawo tego nie wymaga, ten dialog trwa. Powołaliśmy radę społeczną do spraw CPK. Jesteśmy w kontakcie z samorządami. Niedawno miałem przyjemność w Baranowie z panią wójt i panią przewodniczącą rady gminy prowadzić rozmowy. Nie ukrywamy, że jest tu cały szereg rozbieżności i postulatów, opinii, również negatywnych. Tak jak powiedziałem, jest to naturalne przy tej skali zadania inwestycyjnego. Staramy się te postulaty realizować na tyle, na ile są możliwe do realizacji. Często zdarza się też, zwłaszcza w przypadku przykładowych przebiegów linii kolejowych,

że są one wzajemnie sprzeczne. Miejscowość A chce aby była to miejscowość B i nawzajem. To powoduje, że siłą rzeczy, gdzie by nie było inwestycji, to połowa ludzi będzie niezadowolona. Te konsultacje cały czas trwają. Są nie tylko obowiązkiem ustawowym, ale taka jest też nasza wola, aby je maksymalnie szeroko prowadzić.

Badania terenowe to element, który teraz się dzieje, zarówno na terenie przyszłego lotniska i węzła komunikacyjnego, jak i pierwszych około 700 km linii kolejowych. Najważniejsze są badania i inwentaryzacje przyrodnicze. Tak jak powiedziałem, od tego nie ma ucieczki. Trzeba bardzo dokładnie sprawdzić środowisko przyrodnicze we wszystkich sezonach wegetacji, sprawdzić gatunki roślin, zwierząt, tereny migracji itd. We współczesnym świecie prawodawstwa Unii Europejskiej jest to wymagane. W innych miejscach na świecie różnie to bywa i często dzięki temu szybciej się buduje, ale u nas najwyższy poziom dbałości o środowisko naturalne jest nieunikniony i takie też działania podejmujemy.

Kwestie rozwojowe – CPK to będzie pierwszy krok w kierunku nieuniknionego i zapowiadanego, co pewnie skatalizujemy, rozwoju duopolis aglomeracji łódzko-warszawskiej. To centralny obszar Polski zarówno pod względem administracyjnym, ale też ciążenia komunikacyjnego, udziału w PKB, liczby ludności. CPK będzie sercem tego systemu. Jeszcze raz warto podkreślić, że to będzie 15 minut z Warszawy. Jednym z częstych zarzutów było, że to będzie gdzieś daleko oraz że będzie uciążliwe dla mieszkańców Warszawy. Biorąc pod uwagę, jak obecnie wyglądają korki w Warszawie, myślę że są takie obszary, z których szybciej się dojedzie do CPK niż obecnie dociera się na lotnisko Chopina. Prawie z wszystkich obszarów nie będzie to znacząco dłużej. Może uda się osiągnąć trochę mniej niż pół godziny z aglomeracji łódzkiej. Będzie to połączenie Łodzi z Warszawą i w wymiarze systemu transportowego połączenie całej Polski ze sobą. Przytłaczająca większość pasażerów przejeżdżających przez węzeł CPK pewnie nie będzie podróżować do CPK, tylko w różnych relacjach po Polsce, które będą przechodziły przez ten centralny punkt i oferowały dobre, częste połączenia dla całego kraju.

Zdefiniowaliśmy trzy obszary dotyczące komponentu rozwoju regionalnego. Pierwszy to *airport city*, czyli bezpośrednia zabudowa na potrzeby lotniska, drugi to Aerotropolis, czyli obszar który z czasem pewnie będzie poddany urbanizacji związanej z lotniskiem. Tak to się dzieje, że kiedyś katalizatorem, ośrodkiem urbanizacji były ujścia rzek czy korzystne przeprawy, tak teraz czymś takim stają się tym lotniska. Doświadczenie Portu lotniczego Incheon bezbłędnie pokazuje, że tak właśnie się dzieje. To będzie też cały region CPK, pośredniego oddziaływania tej inwestycji.

Podstawowe założenia – aby oszczędzić czas Komisji nie będę ich szczegółowo omawiał. To wszystko to, co nauka związana z planowaniem miast i urbanistyką pozwala nam zrozumieć i czego nas uczy. Chociażby jeden aspekt – zwarty charakter tej zabudowy. Na ile się tylko da, w polskich uwarunkowaniach prawnych, gdzie gospodarzem zagospodarowania przestrzennego i głównym decydentem są samorządy, chcemy uniknąć rozlewania się zabudowy, tego że jest w sposób nieracjonalny planowana, że buduje ogromne koszty mediów i różnego rodzaju infrastruktur z powodu rozproszenia. Na ile będziemy mogli, w ramach prawnych, jakie mamy, będziemy starali się pilnować aby CPK nie było przyczyną tego rodzaju zjawisk, aby zabudowa okazała się racjonalna, kompaktowa i zwarta.

To przykładowe scenariusze, których nie będę omawiał. Jest to zrobione na zasadzie pewnego *case study* analogicznych inwestycji europejskich i tego w jaki sposób wykorzystano je do rozwoju regionalnego. Zapewniam, że jesteśmy tego świadomi. Mamy tę wiedzę i doświadczenia. Współpracujemy też z ekspertami w dziedzinie międzynarodowej, aby te doświadczenia wykorzystać i być mądrzejszym też o błędy, które inni w Europie popełnili.

Jak rozumiem, na dzisiejszym posiedzeniu Komisji najbardziej interesują państwa inwestycje kolejowe. Program inwestycyjny CPK to 30 zadań inwestycyjnych rozplanowanych na dwie perspektywy unijne do roku 2034, prawie 1800 km nowych linii kolejowych. Na mapie, która się wyświetla na czerwono zostały zaznaczone te odcinki, które staną się inwestycjami, gdzie budowane są nowe linie kolejowe. Te inwestycje realizowane będą przez spółkę CPK. Na zielono zaznaczono linie, które są lub będą moderni-

zowane – to zadanie spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, tak aby spięło się to w spójny system transportowy. Czasem, jak państwo zaobserwują, widać odcinek Rzeszów-Łętownia, tego rodzaju odcinki bywają krótkie, ale spinają, złączają, pozwalają na duże oszczędności i obecnie ich brakuje w polskim systemie transportowym.

Podstawowe założenie – wszyscy mieszkańcy Polski w odległości 30 km od miejsca zamieszkania będą mieli taką stację. To założenie zrealizujemy. To będzie aspekt, o którym niewiele się mówi, ale jest bardzo istotny – z punktu widzenia realnego przełamania wykluczeń transportowych. Warto podkreślić, że to dlatego kolej niemalże dużych prędkości, a nie dużych prędkości, aby ten cały system był spójny i komplementarny. Mówiąc krótko, chodzi o to, aby z naszych torów i inwestycji mogły korzystać pociągi wszystkich kategorii, również regionalne, aglomeracyjne itd. Niekiedy na świecie przyjmuje się model kolei dużych prędkości, która jest wydzieloną infrastrukturą, np. Shinkansen w Japonii. Dzięki temu koleje dużych prędkości mogą być nieco szybsze, ale nie korzystają z tej infrastruktury inne kategorie ruchu kolejowego. Ze względu na sieć osadniczą w Polsce podjęliśmy inną decyzję – że będzie można wykorzystywać nasze inwestycje do przejazdów innych kategorii, lokalnych, regionalnych, codziennych dojazdów do pracy. To będzie ogromny impuls dla rzeczywistego przełamania wykluczenia transportowego.

To taki ramowy harmonogram. Oczywiście przy 30 procesach inwestycyjnych każdy z nich ma swój, nieco inny. Tu one są rzucone na skalę makro. Do roku 2023 potrwają prace przygotowawcze na pierwszych odcinkach i stopniowo, kaskadowo będą rozpoczynały się na kolejnych. Nie mamy tego w prezentacji, ale jakby państwo pragnęli, mamy rok po roku pokazane na mapie, gdzie kolejne odcinki będą się zaczynały i na jakim etapie prac. Tak jak mówiłem, pierwsze odcinki oddane zostaną do przebudowy w roku 2023 – tu mogą państwo zobaczyć sytuację, gdzie odcinki są w trakcie robót budowlanych, a gdzie w trakcie prac przygotowawczych. W roku 2027 będzie pierwsze otwarcie. Na zielono zaznaczone są odcinki oddane do użytkowania. Zakończone zostaną w 2034 r., gdy wszystkie inne inwestycje zostaną zakończone i zrealizowane.

Inwentaryzacje przyrodnicze, o których już wspominałem toczą się obecnie na 11 odcinkach. Są one tu opisane, ale nie będę ich odczytywał. Pójdźmy dalej.

W tym roku podwoimy liczbę kilometrów, jeśli weźmiemy pod uwagę inwentaryzacje które zaczniemy. Wchodzimy na CMK Północ i kilka innych ważnych odcinków. Kolejny etap w procesie inwestycyjnym, po studium korytarzowym – w trakcie są już inwentaryzacje przyrodnicze, czyli przygotowanie do decyzji środowiskowych – to studia techniczne, ekonomiczne i środowiskowe. Ogłosiliśmy 8 przetargów, które są bliskie rozstrzygnięć. W najbliższym czasie, czyli w maju i w czerwcu będziemy podpisywali umowy na studium techniczne, ekonomiczne i środowiskowe. Myślę, że posłom Komisji Infrastruktury tłumaczyć tego nie trzeba. Hasłowo powiem, że to jest wybór ostatecznego przebiegu. Większość uwag – mówiliśmy o 160 tys. uwag do SSL, czyli korytarzowego – odnosiła się de facto nie do tego studium, gdzie przesądzane są korytarze transportowe, a przebiegi są podane tylko przykładowo, ale właśnie do tego etapu, który trwa teraz, czyli do wyboru konkretnego przebiegu. Przy tej okazji, bo może ktoś nas słucha za pośrednictwem mediów, chciałem zdecydowanie uspokoić mieszkańców, bo wiem że przebiegi powodują dużo emocji. Dopiero teraz – może nie dopiero, bo tak wygląda normalny proces inwestycyjny – będzie można te uwagi uwzględnić i rozstrzygnąć, gdy przesądzone będą rozwiązania inżynieryjne. Bardzo często taki przebieg przez środek miasta wygląda niepokojąco – że trzeba by jakieś setki budynków wyburzyć. Jeśli tak, to będzie to tunel lub estakada. Takie rozwiązania inżynieryjne zostaną wybrane. Rozpoczęte już prace obejmują 411 km. Idźmy dalej.

Prace, które będą działy się po zakończeniu wszystkich postępowań, które mamy w toku to już 743 km. Zawsze najważniejszych elementem jest węzeł i odcinek Warszawa-Łódź. To jest ta bezpośrednia obsługa lotniska, z czasem cały system transportowy. Następny slajd pokazuje na jakich odcinkach będziemy rozpoczynali postępowania przetargowe na STEŚ w tym roku. Tak jak powiedziałem, wchodzimy już na północ, również Śląsk, także szprycha nr 9, czyli północne odgałęzienie dawnego igreka do Poznania. W tym roku uruchomimy postepowania przetargowe i będziemy wybierali wykonawców.

Kolejny projekt, o którym warto wspomnieć to budowa tunelu dalekobieżnego w Łodzi. To drugi tunel, aby nie mylić go z obecnie budowanym przez PKP PLK. Łódź, jak wiemy, kiedyś była zbudowana z dworcem czołowym i jest bardzo trudna w obsłudze kolejowej. Było powiedzenie, że największym dworcem łódzkim jest Kutno, bo tam były dostępne połączenia, natomiast z Łodzią był problem. Przeprowadzenie przez Łódź jakiejkolwiek linii wymaga tunelu. Trzeba by było wyburzać ogromną liczbę budynków, co jest absolutnie niemożliwe. Udało się nam częściowo tu wpisać w starą decyzję środowiskową, co pozwala nam być już na etapie przetargu na projektowanie. Nastąpiło już otwarcie ofert. Mieszczą się one w budżecie, a nawet mało tego, są dużo poniżej budżetu. Pozwoli nam to wygenerować pewne oszczędności, które przydadzą się, być może, przy innych przetargach. Dzięki temu do połowy roku będziemy mieli podpisane umowy. Takie prace nad projektem budowlanym są już prowadzone i dzięki temu w 2023 roku zaczniemy drążenie tunelu.

Pokazane na GIF, na dynamicznej mapie połączenia to wynik kolejnego elementu, który został już wykonany i zrealizowany, jest gotowy, czyli pasażerskiego modelu transportowego. To narzędzie służące analizie, badaniu, prognozowaniu rozwoju ruchu. Ponieważ każdą inwestycję transportową, co też jest wymogiem aby sięgać po środki unijne, trzeba oprzeć o tego rodzaju analizę potrzeb – model transportowy – który CPK wykonało, za darmo i udostępnia wszystkim chętnym. Są również inne podmioty inwestycyjne w infrastrukturze. Samorządy np. mogą korzystać z tego modelu do swoich projektów. Pozwala on na analizowanie różnego rodzaju scenariuszy, definiowanie pewnych założeń i badanie tego, jak wpływają one na rozwój ruchu pasażerskiego w kolejnych horyzontach czasowych. To narzędzie niezbędne do projektowania inwestycji w infrastrukturę transportową.

Tu pokazujemy efekty pracy tego modelu dla inwestycji CPK. Mapka chyba sama się tłumaczy. Im grubsze i szersze kreski, tym większe przepływy pasażerskie. Pokazuje ona wpływ realizacji programu inwestycyjnego CPK na model transportu w Polsce i jego natężenie. Szacujemy, że w wyniku realizacji naszego programu nastąpi podwojenie liczby pasażerów kolei w Polsce, czyli można powiedzieć dogonienie pewnego standardu europejskiego, wejście Polski pod względem transportowym do pierwszej ligi europejskiej, a co za tym idzie światowej.

Przykład lokalnych inwestycji komplementarnych – to inwestycje, które są lub będą realizowane przez inne podmioty, przede wszystkim samorządy. Dysponujemy pewnymi skromnymi, ale jak się okazuje istotnymi środkami, które pozwalają nam wspierać tego typu inicjatywy, jeśli wpisują się one w koncepcję transportową CPK. Przykładowo jest to modernizacja nieużywanej obecnie linii kolejowej na Mazurach, która niejako dowozi, czy też rozprowadza z naszej szprychy po atrakcyjnym turystycznie regionie. To jeden z dużych braków obecnego systemu transportowego Polski. bardzo brakuje połączeń kolejowych w atrakcyjne turystycznie regiony. Tam dominuje transport kołowy. Ze względu na ochronę środowiska i krajobrazu nie jest to korzystne. Grupa samorządów skupionych wokół zarządu powiatu mrągowskiego wystąpiła o środki z programu Kolej+ na tę linię. Po stronie samorządów był problem, aby uzbierać na ten wkład własny. CPK w to się zaangażowało i dokłada trochę od siebie. Ten projekt będzie mógł wystartować w ramach programu Kolej+. Taka linia komplementarna, dowożąca ze stacji będących na szprysze CPK się pojawi. Tego rodzaju projekty w najbliższym czasie będziemy definiować i CPK będzie pomagało w ich realizacji. Kilka takich projektów jest na różnym stopniu zaawansowania rozmów. Dzięki naszemu wsparciu dla samorządów będą mogły powstawać. Pewnie z czasem dokonamy też formalizacji tego, czyli nowelizacji rozporządzenia Rady Ministrów o inwestycjach towarzyszących. Ponieważ nie ma co non stop tego rozporządzenia nowelizować, poczekamy aż do projektu się zgłoszą.

O inwestycjach drogowych opowiem skrótowo i ewentualnie proszę o uzupełnienie ze strony generalnej dyrekcji. Tak jak powiedziałem, generalna dyrekcja jest właścicielem tego procesu inwestycyjnego. Czy to najważniejsza inwestycja to ocena względna, bo może ktoś powie, że ważniejsze jest poszerzenie do 3 pasów autostrady A2 między Łodzią a Warszawą, to obecnie zaawansowany projekt inwestycyjny w ramach programu CPK, choć gdyby nie CPK i tak tego poszerzenia trzeba było by dokonać, ale dzięki

CPK dokona się to szybciej i sprawniej. Największa inwestycja i bardziej przyszłościowa to budowa obwodnicy aglomeracyjnej Warszawy – nowej autostrady A50, w części przebiegu ekspresowej S50 i fragmentu trasy S10 łączącego z autostradą A1. Zakończone zostały prace nad studium korytarzowym. Został wybrany wariant przebiegu. O poszerzeniu autostrady A2 już powiedziałem. W 2025 roku, czyli jeszcze przed CPK ma to być już oddane do realizacji. W tym roku będą postępowania w systemie zaprojektuj i buduj. To chyba będzie element całego programu inwestycyjnego CPK, który będzie najszybciej oddany do użytkowania i będzie służył mieszkańcom. To poszerzenie nie tylko o 3 pas, ale na odcinku Pruszków-Konopka nawet i o 4 pas. Każdy kto jechał tym fragmentem autostrady A2 chyba się zgodzi że jest taka pilna potrzeba.

To może tyle tytułem wstępu. Mógłbym oczywiście i drugą godzinę o tym mówić, ale myślę, że lepiej jeśli zadadzą państwo pytania, które państwa szczególnie nurtują, czy też do kwestii, które państwa szczególnie interesują. Chciałbym tylko zapytać Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad, czy może w tym momencie chciałaby coś uzupełnić ze swojej strony, do tego co powiedziałem tytułem wstępu, czy to co powiedziałem wystarczy?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Myślę, że generalna dyrekcja będzie sama pytana przez posłów i oszczędzimy trochę czasu. Otworzę teraz dyskusję. Jako pierwszy zgłosił się pan poseł Lasek.

Poseł Maciej Lasek (KO):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Szanowny panie ministrze, Wysoka Komisjo, mieliśmy rozmawiać o komponencie kolejowym i inwestycjach liniowych, ale ponieważ pan minister przedstawił nam ogólny kształt działania związany z budową Centralnego Portu Komunikacyjnego narzuca się też kilka pytań o komponent lotniczy. Panie ministrze, bardzo ambitny plan zdobycia minimum 45 mln pasażerów dla CPK przed pandemią był oparty na głównym założeniu, że LOT będzie jednym z liderów europejskich jeśli chodzi o transport lotniczy, zwiększy flotę samolotów z 76, które ma obecnie, do ponad 200 oraz zwiększy liczbę pasażerów z 10 do 25 mln w 2027 roku. To, że oczywiście mamy pandemię spowodowało, że w 2020 roku liczba pasażerów spadła do 2 mln. Planowano 12 mln. LOT, zamiast się rozwijać, musiał otrzymać 2,9 mld zł pomocy publicznej od rządu aby przetrwać. Jest pytanie, jeśli rozmawiamy o komponencie lotniczym – skąd LOT weźmie pieniądze na co najmniej 124 samoloty? Skąd pewność, że ktoś będzie chciał nimi latać? Obecnie LOT posiada łącznie 17 samolotów dalekodystansowych. Dla porównania – patrzę na porównywalnych przyszłych konkurentów na rynkach Europy Zachodniej – Air France posiada 102 samoloty dalekodystansowe, KLM 60, Lufthansa ponad 110. Jak doskonale wiemy rozbudowa floty lotniczej jest kosztowną inwestycją. Przykładowo linie Cathay Pacific złożyły przed pandemią zamówienie na 21 samolotów dalekodystansowych Boeing 777. To była suma 7 mld dolarów, czyli nieco ponad 26 mld zł. Koszt samego CPK, czyli komponentu lotniczego ma wynieść 35 mld zł. LOT potrzebowałby znacznie większej liczby samolotów, jeśli miałby konkurować z tak dużymi liniami lotniczymi w Europie.

Bardzo bym prosił o odpowiedź na pytanie, czy rząd dysponuje planem dotyczącym rozwoju Polskich Linii Lotniczych LOT do poziomu umożliwiającego skuteczną obsługę CPK. Jeśli z jednej strony mówimy o olbrzymiej inwestycji, z której ma korzystać nasz narodowy przewoźnik, to powinniśmy również pomyśleć o tym, w jaki sposób ten nasz przewoźnik będzie mógł to robić. Oprócz miejsca do wykonywania lotów istotne są samoloty, o których wspomniałem. Tych samolotów potrzeba naprawdę znacznie więcej. Koszty będą porównywalne z budową CPK. To pytania dotyczące LOT.

Jeśli przejdziemy do samego portu komunikacyjnego, jak rozumiem dalej nie ma jeszcze konkretnej lokalizacji. Jest tylko poligon, na którym będzie się znajdowało nasze mega lotnisko. Chyba nie ma również wybranego konkretnego kierunku dróg startowych. Wspomniał pan o badaniach Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej dotyczących róży wiatrów. Obaj doskonale o tym wiemy, tak jak również pan prezes Wild, że to jest istotna sprawa. Nie chodzi o kierunek startu i wiatrów wiejących do startu i lądowania, ale kierunek wiatrów bocznych, które będą ograniczały w pewnym zakre-

sie eksploatację tego lotniska. Czy prawdą jest, że planowane kierunki dróg startowych są obecnie oparte o model obliczeniowy, a nie o pomiary? Z tego, co wiem, na nowych lotniskach, które są budowane w Europie Zachodniej i nie tylko, czas wykonywania pomiarów kierunku wiatru, tak aby to było wiarygodne, prowadzony jest od 5 do 10 lat. Pytanie jest takie – od kiedy wykonywane są realne pomiary, tak aby określić różę wiatrów w przeciągu całego roku dla planowanej lokalizacji? Modele obliczeniowe to jedno, ale ci, którzy rzeczywiście budują lotniska wiedzą, że te modele obliczeniowe są mocno niedokładne i czas, który potrzebny jest na wykonanie takiej róży wiatrów jest zdecydowanie dłuższy, aby zrealizować pomiary.

Kolejne pytanie – to będzie duże lotnisko w obszarze, gdzie jest już kilka działających lotnisk, w tym jedno budowane, za niemałe pieniądze. Mówimy o lotnisku w Radomiu. Czy na poziomie przygotowywania całego planu była przeprowadzona analiza wpływu uruchomienia CPK na pozostałe cztery lotniska – w Radomiu, w Łodzi, Chopina i Modlin. Które pasy pozostaną do eksploatacji na lotnisku Chopina, czy jakiekolwiek? Ze spółki dochodzą sprzeczne informacje w tym zakresie. Widzę, że plan się mocno zmienia.

Wszystkie dotychczasowe prognozy odnośnie do odbudowy ruchu lotniczego są jak wiemy zdezaktualizowane, ponieważ nie uwzględniały trzeciej fali pandemii. Eurocontrol, czyli Europejska organizacja do spraw bezpieczeństwa żeglugi powietrznej prognozuje pogłębianie spadku liczby pasażerów w kwietniu 2021 roku do 78%. Możliwa jest trwała zmiana skłonności do latania, akceptacja rozmów wideo zamiast spotkań biznesowych. Ruch biznesowy może już nam trwale spaść. Transport lotniczy powoli staje się niemodny, ponieważ wedle wielu organizacji jest nieekologiczny. W dniu 4 listopada pan minister powiedział, że CPK zleci badania ruchu lotniczego po pandemii. Jakie są wyniki tych badań? Czy zostały już wykonane? Która renomowana firma zewnętrzna przygotowała lub przygotowuje tę analizę?

Ostatnie pytanie dotyczy lokalizacji tego portu lotniczego. Pan minister wspomniał, że spotkał się ostatnio z zarządem gminy w Baranowie. Czy wykonano oszacowanie liczby mieszańców, których obejmie przesiedlenie z obszarów inwestycji? O jakiej liczbie osób mówimy? Kiedy zgodnie z przyjętym harmonogramem dojdzie do pierwszych – nie chcę używać słowa przesiedleń – relokacji mieszkańców? Gdzie jest planowana? Jakie są jej koszty? Kiedyś mówiono o wiosce zastępczej przy takiej skali przesiedleń. Czy to w ogóle jest planowane? Na jakim jest etapie? Pan minister i pan prezes Wild wspomnieli, że w 2021 r. rozpocznie się proces wykupu gruntów. Czy spółka zbadała liczbę umów podpisanych między mieszkańcami i agencjami realizującymi programy pomocowe w ramach funduszy europejskich? To nie dotyczy tylko samych mieszkańców. Jest kilka inwestycji, które były, jak choćby inwestycje w linie energetyczne, które były finansowane ze środków unijnych. Tak jak popatrzyłem na wyznaczony poligon i kierunki dróg startowych, będą one wymagały przebudowy zanim minie okres jakiejkolwiek trwałości tego. Jakie przygotowano rozwiązania rekompensujące beneficjentom straty i ewentualne kary, które mogą ponieść w związku z brakiem możliwości wykonania zobowiązań z takich umów w skutek przejęcia tych nieruchomości na potrzeby CPK? Generalnie proszę o odpowiedź na pytanie o pieniądze, koszty które wszyscy poniesiemy w tym zakresie.

Oczywiście pytań jest więcej, panie przewodniczący, ale pozwolę sobie kolejne zadać w drugiej turze. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Pani poseł Żelazowska. Bardzo proszę. Proszę o włączenie mikrofonu.

Poseł Bożena Żelazowska (KP) – spoza składu Komisji:

Dziękuję za współpracę kolego pośle. Panie przewodniczący, panie ministrze, panie i panowie posłowie, w tym roku mijają już 4 lata od powstania spółki CPK. Od tamtego czasu na terenie planowanej inwestycji, jak widzimy, nic się nadal nie dzieje. Oficjalnie nie znamy lokalizacji portu, choć na slajdach widzieliśmy projekt lotniska, który powinien być osadzony w konkretnej rzeczywistości i miejscu. Wstępnie inwestycja planowana jest na terenie 3 gmin – Baranowa, Wiskitek i Teresina. Mieszkańcy tych gmin nadal są niepewni jutra, nie wiedzą, co ich czeka. Do nas, do parlamentarzystów, napły-

wają różne pytania. Dlatego powołaliśmy zespół parlamentarny do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego i w jego ramach prowadzimy rozmowy zarówno z ekspertami, w sprawie wielu nieprawidłowości, jakie dostrzegamy, jak i z mieszkańcami, którzy zgłaszają do nas swoje obawy. Panie ministrze, kiedy poznamy dokładną lokalizację Centralnego Portu Komunikacyjnego? Ile wyniesie rekompensata za przejęte nieruchomości? To pytania od mieszkańców, które często, praktycznie codziennie do nas napływają. Brak jest nadal rozmów z samorządowcami. Jedna rozmowa z panią wójt gminy Baranów myślę, że niewiele wniosła. Nie wiem, czy pan minister rozmawiał z samorządami Wiskitek, Teresina, a myślę że są to konieczne rozmowy. Ci samorządowcy mają też pytania od swoich mieszkańców i często nie potrafią na nie odpowiedzieć.

Obecnie wiele badań przyrodniczych i geodezyjnych wykonywanych jest bez informowania właścicieli nieruchomości, ani urzędów gminy. Te badania odbywają się przy pomocy dronów, co też niepokoi mieszkańców. Ostatnio dotarły do mnie pytania mieszkańców dotyczące zabytków i miejsc historycznych, miejsc kultury ważnych dla społeczności. Co się stanie z kościołem w Baranowie? Czy były prowadzone konsultacje społeczne w tej sprawie? Jeśli tak, to z kim? Prawdopodobnie te zabytki mają zostać przeniesione. Jakie będą koszty finansowe i społeczne tego przeniesienia? Jakie są szczegółowe rozwiązania przygotowane przez pana ministra w zakresie zbiorowej relokacji ludności w związku z planowanym na rok 2023 rozpoczęciem prac budowlanych? Dlaczego rząd zaznacza do inwestycji obszar dwukrotnie większy, czyli ponad 7 tys. ha, skoro deklarują państwo że potrzeba 3 tys. ha? To moje pytania na początek. W drugiej części pozwolę sobie jeszcze zadać pytania dotyczące lotniska w Radomiu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Pan poseł Andrzej Rozenek.

Poseł Andrzej Rozenek (Lewica) – spoza składu Komisji:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, na początku prezentacji padła taka freudowska pomyłka. Panu ministrowi pomyliła się efektowność z efektywnością. Wydaje mi się, że o to w tym całym programie CPK chodzi – aby było efektownie, a niekoniecznie efektywnie. Do rzeczy. Mieszkańcy gmin Baranów, Wiskitki i Teresin obawiają się wywłaszczeń. Twierdzą, że konsultacji praktycznie nie było. To, co wy nazywacie konsultacjami, delikatnie należałoby nazwać groźbami. Nawet posunęliście się do tego stopnia, że nie pozwoliliście mieszkańcom tych niby oficjalnych spotkań nagrywać. Groziliście im prokuraturą za nagrywanie. Uważam, że to nie jest poważne podejście. Władza, jakakolwiek by nie była, powinna się liczyć z dobrem społeczności lokalnych. To wywłaszczenie to takie widmo, które wisi głównie nad rolnikami, którzy tam mieszkają. Chciałem panu ministrowi powiedzieć, że gospodarstwo rolne to nie jest biuro poselskie, które można w tydzień przenieść. To jest poważne przedsiębiorstwo, które często w danym miejscu działa od kilku pokoleń. Dajecie tym ludziom podobno 180 dni na wyprowadzkę. Przypominam, że to gospodarstwa czasami oparte na hodowli krów mlecznych. Nie bardzo wiem, jak można w 180 dni takie gospodarstwo gdzieś wyprowadzić. Pytanie – gdzie, dokąd. Jakie macie propozycje dla tych mieszkańców? Czy prawdą jest, że chcecie zapłacić 5 zł za m^2? Takie są informacje. Co zrobicie z miejscowym cmentarzem? To są pytania.

Ubolewam, że mieszkańcy, którzy tam protestują od dłuższego czasu nie napotkali na wyciągniętą rękę ze strony władzy, która generalnie postanowiła rozwiązać problem siłą, a nie negocjacjami. Druga część mojego pytania dotyczy rzeczy generalnych. Jestem bardzo ciekaw czy posiadacie wyliczenie matematyczne, że ta inwestycja się opłaca? Jeśli tak, to kto takie wyliczenie zrobił i na podstawie jakich danych? Eksperci, z którymi rozmawiałem twierdzą, że to inwestycja kompletnie nieopłacalna. Drugie pytanie – czy macie symulację ruchu lotniczego na najbliższe 20 lat? Rozumiem, że takiego portu lotniczego nie buduje się na 5 lat, tylko raczej na dłuższą perspektywę. Kto wam taką symulację zrobił i w oparciu o jakie dane?

Kolejna kwestia to ta cała infrastruktura, która wiąże się z wybudowaniem CPK, z której państwo są tak dumni. Konkretne pytania – obwodnica Warszawy, która przy okazji jest tu rozbudowywana – dlaczego planowany most musi przebiegać przez Zalew

Zegrzyński i przecinać go w zasadzie przez środek? Czy nie dało się tego zalewu ominąć? Dla mieszkańców Warszawy i okolic to miejsce dość cenne środowiskowo i rekreacyjnie. Chcielibyśmy, aby Zalew Zegrzyński został zachowany w swoim naturalnym stanie, w jakim go mamy teraz. Niekoniecznie trzeba niszczyć coś, co jest dobre, aby wybudować coś, co niekoniecznie będzie dobre.

Dlaczego te warianty tras, które zaplanowaliście budując CPK muszą przechodzić przez tereny aż tak mocno zurbanizowane, jak chociażby powiaty piaseczyński, otwocki, wołomiński? To znów są wywłaszczenia, tragedie wielu ludzi. Tam mieszkańcy się pobudowali niekoniecznie dlatego że chcieli mieszkać przy trasie szybkiego ruchu, naprawdę. Dlaczego trasa szybkiej kolei, która znów będzie częścią tego nieszczęsnego projektu CPK ma przecinać wpół gminę Wieliszew, niszcząc jej walory turystyczne i nie dając nic w zamian mieszkańcom, bo trasa będzie miała charakter tranzytowy, czyli mieszkańcy praktycznie nie będą mogli z niej skorzystać.

Pytania się mnożą. Jako posłowie spotykamy się z mieszkańcami i słuchamy tych wszystkich pretensji. To dobrze, że mieszkańcy mają się do kogo w tej sprawie zwrócić. Szalenie martwi fakt, że jako władza tak arogancko podchodzicie do tej sprawy. Gdzie były te konsultacje, skoro mieszkańcy gmin, na terenie których ma powstać samo CPK twierdzą, że nikt z nimi niczego nie konsultował? Jak podchodzicie do tej sprawy, skoro mieszkańcy się skarżą że ktoś dokonuje nielegalnych pomiarów na ich gruntach bez ich zgody. Czy to jest normalne? Czy nie można z tymi ludźmi się porozumieć? Jeszcze raz podkreślam – czy rzeczywiście jest nam niezbędna teraz inwestycja, która pożre 4 lotniska – Okęcie, Modlin, Łódź i tak bliski waszemu sercu Radom? Czy naprawdę musimy zniszczyć 4 lotniska, aby zbudować gigantyczny pomnik tej władzy? Bardzo proszę o odpowiedź na piśmie na te pytania. Dziękuję serdecznie.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Czyli na pytania pana posła Rozenka jest prośba o odpowiedź na piśmie. Proszę panią poseł Anetę Sowińską o zabranie głosu.

Poseł Anita Sowińska (Lewica) – spoza składu Komisji:

Dzień dobry. Nazywam się Anita Sowińska i jestem posłem Lewicy. Jestem tu gościnnie, jako członkini komisji: ochrony środowiska, finansów a także rolnictwa. Na początku państwa prezentacji powiedziano, że projekt CPK opiera się na założeniu wymiany transportu kołowego na szynowy. To założenie rozumiem i uważam, że jest słuszne. W ogóle nie powiedziano nic o założeniach wzrostu przewozów lotniczych. To założenie, jeśli zostało podjęte 4–5 lat temu w tej chwili jest już błędne i powinno być zmienione. W tej chwili znajdujemy się w zupełnie innych warunkach niż 4 lata temu. Mieliśmy pandemię, która znacząco wpłynęła na przewozy lotnicze. Wpłynie ona również na ekonomiczną stronę tego całego przedsięwzięcia. Mamy również zmiany klimatyczne. Wiemy o nich już wszystko. Wszystkie rządy w Unii Europejskiej i na świecie zgadzają się co do tego, że mamy kryzys klimatyczny i musimy jemu przeciwdziałać. Branża lotnicza niestety generuje większe ilości emisji CO_2 i powinniśmy ten wpływ na środowisko zredukować, zmniejszając przewozy średniodystansowe, a zostawiając jedynie te długodystansowe. To powinno mieć wpływ na całość planowania infrastruktury.

Teraz przechodzę do pytań. Pierwsze jest takie, czy państwo w ostatnim roku planowali zrobić nową analizę opłacalności tego projektu a także wpływu na środowisko? Myślę, że jest to kluczowe. Patrząc na przykład Francji, która zdecydowała o tym, że będzie likwidować średnie połączenia lotnicze, by zastępować je transportem szynowym. Myślę, że w tę stronę powinna iść również Polska. Uważam, że na to pytanie również warto udzielić odpowiedzi na piśmie, ale chciałabym też poznać państwa opinię słowną. Na to pytanie powinien odpowiedzieć pan minister infrastruktury pan Marcin Horała, w pana interesie jest, aby ten projekt CPK trwał. Moim zdaniem jest pan stroną zaangażowaną w to, aby niestety trwał. Uważam, że taka analiza powinna być zrobiona od nowa, w oparciu o nowe założenia.

Drugie pytanie jest bardziej specyficzne. Chodzi o przyrodę, którą, jak pan minister powiedział, tak chronią. Dotyczy ono Puszczy Bolimowskiej między Skierniewicami a Żyrardowem. Jakie konkretnie zniszczenia w tej Puszczy Bolimowskiej zostaną doko-

nane? Ile lasu zostanie wycięte? W jakich gminach, na jakim terenie? Jestem z województwa łódzkiego i Skierniewice są w moim okręgu wyborczym. Jeszcze 2 lata temu było o nich bardzo głośno, gdy zabrakło tam wody. Jak wiadomo, las ma właściwości magazynowania wody. Jeśli państwo niszczą przyrodę, to niestety wpływają państwo również na rolnictwo i na brak wody w całym województwie łódzkim. Chciałabym zapytać o wpływ tej inwestycji.

Trzecie pytanie dotyczy finansów i CAPEXU – podziału środków, ile w budżecie jest zaplanowane na poszczególne podprogramy. Z tego co pamiętam, wymienił pan cztery podprogramy: lotniczy, kolejowy, nieruchomości i bodajże drogowy. Nie wiem czy dobrze zapisałam. Ile środków zostało zaplanowanych na każdy z tych podprogramów. Drugie pytanie, również finansowe – ile zostało już wydatkowane, z podziałem na inwestycje z CAPEXU i z którego podprogramu i ile zostało wydatkowane na koszty zarządu i inne koszty administracyjne do tej pory, najlepiej z podziałem na każdy rok funkcjonowania tego projektu?

Kolejne pytanie dotyczy konsultacji społecznych. Pan minister powiedział, nie wiem czy dobrze zapisałam, że zgłoszono około 130 tys. uwag.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

160 tys.

Poseł Anita Sowińska (Lewica) – spoza składu Komisji:

160 tys. – tym bardziej nie wiem czy to powód do dumy, ale chciałam zapytać ile z tych uwag zostało już uwzględnione pozytywnie, a ile zostało odrzuconych. Śledziłam te tzw. konsultacje w rejonie łódzkim i wiem, że były bardzo niespecyficzne. To były wręcz konsultacje nad przebiegiem linii kolejowej, która nie została określona, jeśli chodzi o to gdzie właściwie będzie. Czego dotyczyły te konsultacje? Czy jak będzie już określony dokładny przebieg linii kolejowych, czy te dodatkowe konsultacje się odbędą? Tamte właściwie nie dotyczyły konkretnych obszarów. Wkradł się tu naprawdę bardzo duży chaos informacyjny. Osobiście byłam na takich zebraniach w Lutomiersku i w gminie Wodzierady. Wiem, jak bardzo wzburzeni byli ludzie.

Ostatnie pytanie dotyczy Lutomierska. Pan minister w swojej prezentacji przedstawił tramwaj nr 43 twierdząc, że będą państwo go finansowali. Ten tramwaj do Lutomierska został zlikwidowany bodajże 2 lata temu, nie wiem czy pan o tym wie. Chciałam zapytać, czy zgodnie z tą prezentacją państwo odbudują tę linię do Lutomierska. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Pan poseł przewodniczący Grabarczyk.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, panie prezesie, tematem naszej dzisiejszej Komisji ma być przedstawienie w szczególności postępów w zakresie inwestycji kolejowych i drogowych. Chciałbym trzymać się precyzyjnie tego tematu. Poproszę pana ministra o informacje na ten temat. Znamy zakres komponentu kolejowego, drogowego. Pan minister przedstawił nam w zasadzie od początku całą wiedzę na temat CPK, ale nie skoncentrował się na postępie w zakresie inwestycji, które dziś najbardziej nas interesują. Chciałbym o to zapytać. Wiem, że przewidzieliście państwo realizację programu kolejowego w trzech fazach – zerowej, pierwszej i drugiej. Rozumiem, że najwięcej będzie pan mógł powiedzieć o fazie zerowej. Chciałbym, aby analogiczna informacja dotyczyła projektów drogowych. Na mapce zobaczyliśmy, że ten plan został rozrysowany. Na jakim więc etapie są te projekty? Jak zarysowany został harmonogram prac? Tego się nie dowiedzieliśmy. Jeśli chodzi o komponent kolejowy, chciałbym zapytać nie tylko o samą infrastrukturę, ale też o to, czy są już plany dotyczące taboru? Jeśli docelowo ma to być nawet 1600 km w różnym standardzie, jeśli chodzi o prędkość, to czy w tym zakresie podjęte już zostały jakieś prace? Bardzo liczę na konkretne informacje, szczegółowe dane w formie pisemnej. Poproszę też o przesłanie tej prezentacji posłom Komisji. Tak jakoś się dziwnie składa, że do tej pory, poza prapoczątkiem, gdy cały komponent kolejowy miał mieć wartość zaledwie 8 mld zł, nie otrzymaliśmy później nic konkretnego w formie pisemnej, do której moglibyśmy się odwołać. Przecież tylko

pomagamy panu ministrowi w realizacji tego projektu. Na jego realizację liczą ci, którzy będą w przyszłości wykorzystywali te nowoczesne środki transportu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Oczywiście prosimy o przesłanie prezentacji. Chciałem prosić o to pana ministra na zakończenie. Teraz głos zabierze pan poseł Mroczek.

Poseł Czesław Mroczek (KO):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo, panie ministrze. Koncepcji budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego towarzyszą olbrzymie wątpliwości, które zostały tu wskazane. Ewentualne niepowodzenie tego projektu będzie oznaczało olbrzymie straty dla państwa. W związku z tym rozstrzygnięcie tych kwestii na podstawie szczegółowych analiz i pokazanie opinii publicznej, że to inwestycja opłacalna, która ma niewielkie ryzyko niepowodzenia, jest niezwykle ważne. Wokół CPK, czy pod niego budowany jest system sieci kolejowej i drogowej. Gdyby doszło do tego to niepowodzenia, chciałbym aby pan minister, prezes i dyrektor generalny dróg krajowych odpowiedzieli jak będzie funkcjonował ten system? Mam bardzo konkretne pytanie dotyczące inwestycji, o której mówił pan minister – obwodnicy aglomeracji warszawskiej. W części ma być budowana jako autostrada przez powiaty Otwocki, Miński, Wołomiński, a w pozostałym przebiegu jako droga ekspresowa. Do tej pory opracowano studium korytarzowe i przeznaczono korytarz. W zasadzie pan minister powoływał się na jakiś wielki standard konsultacji, ale tych konsultacji w zakresie przebiegu autostrady A50 i drogi ekspresowej S50 nie było. Informacje przekazane samorządom i mieszkańcom, przez władze samorządowe, wzbudziły olbrzymie kontrowersje. Tak jak wskazano w wypowiedziach niektórych posłów, korytarz wskazany przez generalną dyrekcję w sposób oczywisty jest sprzeczny z ustaleniami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, narusza ustalone w tych planach, przez społeczności i wspólnoty lokalne programy rozwoju miast. Nie wiem, czy pan minister ma świadomość, jak trudna i zaogniona jest sytuacja w tych wspólnotach samorządowych w związku z tym działaniem, które jest prowadzone bez należytych konsultacji? Mam pytanie i proszę o konkretną odpowiedź, na Komisji i na piśmie, o podjęte działania i harmonogram tych działań w zakresie budowy autostrady A50 i drogi ekspresowej S50 oraz całej obwodnicy aglomeracji warszawskiej, a w szczególności o konsultacje na temat tego projektu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Pan poseł Jarosław Rzepa.

Poseł Jarosław Rzepa (KP) – spoza składu Komisji:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, rozpocznę od tego, od czego powinni państwo rozpocząć całą dyskusję, czyli od koncepcji, rzetelnych badań. Moi przedmówcy już mówili, że aby podjąć taką decyzję, która będzie skutkowała wielomiliardowymi inwestycjami, trzeba mieć niezbite fakty, że w danym miejscu taką inwestycję można usadowić, choćby w oparciu o uwarunkowania środowiskowe. Panie ministrze, obawiam się, że to co pan dziś mówi, jest pozbawione tej podstawowej wiedzy. Dziś, jakakolwiek decyzja, to co nam pan powie i przedstawi w najbardziej różowych scenariuszach, w żaden sposób nie ma odniesienia do tej posiadanej wiedzy. Panie ministrze, wydaje mi się, że w żaden sposób nie jest się pan tu w stanie obronić. To moja pierwsza zasadnicza wątpliwość co do lokalizacji.

Druga rzecz to traktowanie ludzi. Pochodzę z Pomorza Zachodniego. Doskonale pamiętam jak nasz rząd PO-PSL zaproponował inwestycję elektrowni atomowej w Gąskach w gminie Mielno. Wiem, co się tam działo przez kilka kolejnych lat, gdy sąsiednie samorządy się rozwijały i inwestowały, a Mielno stanęło. Totalnie zamrożono jakiekolwiek inwestycje, nie mówiąc o oporach społecznych, protestach, setkach banerów, które wisiały w tej gminie przez kilka lat i straconym czasie. Dziś te samorządy tych trzech gmin od kilkunastu miesięcy są w totalnym zawieszeniu. Czy pan minister zdaje sobie sprawę z tego, jak czuje się człowiek, który nie wie co będzie robił jutro – co ma zrobić z zaplanowanym chodnikiem, z drogą którą miał wybudować. Środki w tej perspektywie pójdą gdzie indziej, do innych samorządów, inwestycje nie zostaną zrealizowane.

Kto zapłaci za te decyzje, które państwo podejmują? Ludzie. Ludzi trzeba traktować poważnie i poważnie z nim rozmawiać, nawet na najtrudniejsze tematy. Mam wrażenie, panie ministrze, że ludzi poważnie nie traktujecie. Ludzie chcieliby wiedzieć, mieć perspektywę, co ich czeka, jeśli chodzi o ich relokację, być może nawet historycznych – zamieszkania, rodzin, majątków i dorobku życia. Muszą mieć na to odpowiedni czas i z nimi trzeba rozmawiać na te tematy nawet w dość dramatycznych okolicznościach. Nie należy ich traktować tak, jak robią to państwo z rolnikami w Radomiu. To jest coś strasznego. Szkoda panie ministrze, że pan tam nie mieszka, że nie wybudował pan tam swojego domu, nie ma pan tam swoich rodziców, czy kogokolwiek, kogo ten temat by dotykał i nie musi pan tam pojechać i słuchać tego, co znajomi i rodzina mieliby panu do powiedzenia.

Wydaje mi się szanowni państwo, że mamy dziś ogromnie dużo pytań. Jeden z moich przedmówców mówił o tych czterech lotniskach. We wszystkich decyzjach, które podejmujemy, powinny dominować ekonomia, logika i pragmatyzm. Mam dziś wrażenie, że mamy tak wiele teraz niewiadomych przed sobą, jeśli chodzi o to, co się stało z rynkiem lotniczym, co może się z nim stać w najbliższym czasie, jaka będzie sytuacja naszego narodowego przewoźnika. Pan poseł powiedział o 76 w większości leasingowanych, a nie będących własnością LOT samolotach. Panie ministrze, wydaje się że jest jeszcze czas. Ludzie popełniają błędy, ale można się z tych decyzji jeszcze wycofać. Panie ministrze, jeśli chce pan nas przekonać i przekonać wszystkich, że to projekt bardzo logiczny, radziłbym zacząć od tego, abyśmy mieli niezbite dowody na to, że ta lokalizacja jest najlepsza z możliwych i warunki usadowienia tam tego lotniska są logiczne. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Teraz poseł Maliszewski, a następnie strona społeczna.

Poseł Mirosław Maliszewski (KP) – spoza składu Komisji:

Panie ministrze, niektóre moje pytania będą wzmacniały te postawione do tej pory. Myślę, że całą debatę o CPK powinniśmy rzeczywiście rozpocząć od głębokiej analizy, nie tylko tej, która została przez pana przedstawiona, bo była ona zbyt płytka i wąska, na temat zapotrzebowania na tak duży port w Polsce i w tej części Europy w perspektywie którą pan zarysował – jego powstania i późniejszej eksploatacji. Wcześniejsza analiza jest zweryfikowana przez sytuację związaną z COVID. Musimy to brać pod uwagę, że w najbliższym czasie zapotrzebowanie na ruch lotniczy, a szczególnie na dalekodystansowy będzie malało.

Zmiana systemu prowadzenia działalności biznesowej również będzie miała wpływ na ruch lotniczy, nie uwzględniając czynników związanych z emisją CO_2 w postaci ruchu lotniczego. Moim zdaniem analiza, którą pan przedstawił, jest niewystarczająca do tego, aby uzasadniać realizację takiej inwestycji. Trzeba się zastanowić i są na to przykłady, co stanie się z tymi inwestycjami, które były przeprowadzone w minionych latach, chociażby modernizacją lotniska Okęcie, lotniska w Modlinie czy lotniska w Radomiu. Jeśli chodzi o zapotrzebowanie na to lotnisko, rynek to zweryfikował w poprzednich latach. Różne ekipy zawiadywały tym lotniskiem – mówię o prezydencie Radomia i tamtejszej władzy – i nikt nie potrafił tego lotniska uruchomić, bo nie było na niego zapotrzebowania ze strony przewozów pasażerskich. Różne linie próbowały i były falstarty. Po kilku, kilkunastu tygodniach działania loty z powodu braku pasażerów były odwoływane. Dopiero decyzja polityczna spowodowała, że rozpoczęto budowę lotniska w Radomiu. Teraz pytanie – czy w przypadku powstania CPK będzie miało ono jakiekolwiek znaczenie, bo jest tak blisko położone? Czy ta inwestycja również nie jest nietrafiona? To wszystko pytania dotyczące samego sensu istnienia CPK. Te argumenty, które były stawiane w pytaniach zadanych przez moich poprzedników świadczą o tym, że mocnych argumentów na to nie ma, poza jakimś poczuciem gigantomanii, przejścia do historii, że takie lotnisko powstało. Sama nazwa jest okej, bo pokazywałaby rolę Polski w zmianach na świecie i w Europie, ale może w inny sposób tę nazwę pokazujmy, a nie poprzez budowę takiego, według mnie, niespinającego się rynkowo przedsięwzięcia?

Druga kwestia, która pojawia się w pytaniach to sama inwestycja. Dotyczy to nie tylko lotniska i infrastruktury bezpośrednio koło niego położonej, ale chociażby infrastruktury towarzyszącej w formie szprych kolejowych czy nowych połączeń drogowych. Zasadne jest pytanie, dlaczego te konsultacje, a w zasadzie ich brak, są prowadzone w takim aroganckim stylu? Mieszkańcy z dnia na dzień się o czymś dowiadują albo wręcz są wprowadzani w błąd przez podległych panu urzędników i tych, którzy prowadzą działania w terenie. Zwróciłbym uwagę na to, że do kosztów, które są podawane, trzeba by doliczyć koszty związane z wykupem gruntów do tych szprych. Pochodzę z takiego miejsca i duża ich część będzie prowadzona nowym śladem, a nie po istniejących liniach kolejowych. Trzeba dokonać tam wykupu gruntów. Koszty samej inwestycji, co już dziś mówiono, ale powtórzę to jeszcze raz, są ogromne. Tym ludziom trzeba nie tylko zapłacić za istniejący grunt, który jest w ich posiadaniu od kilku pokoleń, ale też np. za utracone potencjalne zyski, które mają, z tytułu posiadania takiego gospodarstwa czy firmy. Tak jak przed chwilą powiedział poseł Rzepa – łatwo się o tym mówi panie ministrze, siedząc za biurkiem w takim czy innym miejscu, a trochę trudniej i zupełnie inaczej się to odczuwa, gdy dotyka to pana majątku, gospodarstwa, firmy. Wtedy gwarantuję panu, że myślenie jest zgoła odmienne. Wtedy przed oczami staje dotychczasowy dorobek mój i wielu innych pokoleń. Ja i moi koledzy, współmieszkańcy wielu terenów, gdzie obok jest prowadzona nitka takiej czy innej trasy kolejowej czy drogowej, tego doświadczamy. Nie można z tymi ludźmi rozmawiać w taki sposób, jak się rozmawia dziś, traktując ich tylko jako element, który przeszkadza i który trzeba wyrzucić z terenu takiej, czy innej inwestycji.

Pan poseł Lasek powiedział o jeszcze jednej ciekawej rzeczy, której do tej pory nie braliśmy pod uwagę. Są zobowiązania ludzi, którzy ponieśli wydatki, choćby z tytułu wsparcia ze środków Unii Europejskiej, także podmiotów publicznych, które będą aktualne przez kilka lub kilkanaście najbliższych lat. Co wtedy? Jeśli to jest brane pod uwagę, trzeba dodać to do kosztów budowy tego przedsięwzięcia. Tych pytań jest co niemiara. Myślę, że powinien pan, wraz z pańskim zespołem, przedstawić rzeczową analizę zapotrzebowania na tego typu port lotniczy. W moim odczuciu i odczuciu wielu ekspertów w najbliższych latach, nie dwóch, trzech, ale kilkunastu, zapotrzebowania na taki port lotniczy nie będzie. Obserwujemy też co robią inne porty lotnicze w Europie, te które obsługują loty dalekodystansowe. Tak naprawdę wszyscy do tej pory budowali swoje plany strategiczne w tym zakresie na połączeniach z Azją. Dziś widzimy, że te połączenia z Azją są już nieaktualne i w niedalekiej i dalszej przyszłości nie będą się odbywały w takiej liczbie, jak pierwotnie wszyscy zakładali. Azja to Chiny, Japonia, Korea, gdzie większość lotnisk – czy to Monachium, Frankfurt, Paryż czy rozwijające się Helsinki w tych kierunkach widziały dla siebie szansę. Według mnie pod względem ekonomicznym i rynkowym ten projekt się nie spina i od tego należy zacząć całą dyskusję – czy nie warto tego projektu co najmniej odłożyć do czasu, gdy będziemy wiedzieli w którą stronę ruch lotniczy pójdzie.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Pan poseł Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, podstawowe pytanie do pana ministra, jeśli chodzi o postępy – czy naprawdę uda się zamknąć temat tej inwestycji do 2027 roku tak aby wystartował pierwszy samolot? Mamy rok 2021. Z prezentacji i słów pana ministra wynika, że w 2027 r. z CPK ma wystartować pierwszy samolot. Chciałbym usłyszeć odpowiedź pana ministra, czy zna projekt lotniska o takim wymiarze, jak projektowany Centralny Port Komunikacyjny, które udało się zamknąć od początku do końca w ciągu 10 lat, a prace kinetyczne zakończyć w ciągu 6 lat od momentu ich rozpoczęcia? Jak rozumiem, prace kinetyczne, o których mówił pan minister pół żartem, jeszcze się nie rozpoczęły, co jest zrozumiałe, i w perspektywie kilku miesięcy, raczej się nie rozpoczną. To jest melodia przyszłości. Pytanie – czy jest na świecie jakiś inny projekt, który może stanowić podstawę do takiego optymizmu, że tak duże przedsięwzięcie uda się zamknąć tak, aby wystartowało w 2027 r.? To pyta-

nie podstawowe. Wydaje mi się to na dziś mało realne, mówiąc o tym również pod kątem ruchu lotniczego.

Niewiele powiedziano o warunkach finansowych. Pan minister prześlizgnął się po tym temacie. Sądzę, że takiej analizy nie można zawężać do sformułowania „wiemy, że będzie lepiej". Trzeba pokazać wszystkie aspekty – finansowe, gospodarcze, ekonomiczne. Bardzo bym prosił, aby pan minister konkretnie był uprzejmy zaprezentować szczegółowe prognozy ekonomiczne, gospodarcze i finansowe. Myślę, że warto by było, aby Komisja otrzymała je na piśmie, o co proszę. Proszę, aby takie szczegółowe analizy, dotyczące tych wszystkich kwestii, zostały przedstawione na piśmie.

Jeszcze jedna kwestia ogólna – wpływ na lotniska regionalne, nie tylko te cztery, które są najbliżej CPK, ale też inne regionalne porty – Kraków i Katowice. Z reguły pytania dotyczące innych portów kończą się na prostym sformułowaniu, że będą służyły do innych celów. Wszyscy wiemy, że CPK, a przynajmniej jest takie założenie, wyssie część pasażerskiego ruchu lotniczego z tych portów. Chciałbym prosić pana ministra o to, aby był uprzejmy przedstawić Komisji analizę, jeśli była dokonana, dotyczącą tego, w jaki sposób CPK wpłynie na porty regionalne w całej Polsce. Czego te porty mogą się spodziewać? W jaki sposób będzie się kształtował w nich ruch? To zasadnicze pytanie, jak budować politykę w tych regionalnych portach w najbliższych latach. Bardzo proszę, jeśli ta analiza była dokonana, aby przedstawić ją Komisji na piśmie. Jeśli nie, to jest ten moment, w którym taka szersza analiza powinna zostać przeprowadzona.

Chcę odnieść się do tych wszystkich informacji ze strony społecznej. Na początku zacytuję to, co dociera do mnie, jako posła. To fragment pisma, które otrzymałem: „Agresorzy najeżdżają na nasz teren bez podstaw prawnych, traktują nas jak Indian. Według opinii prawnych, jeśli nie ma podstaw prawnych, każde wejście w nasz teren jest bezprawne". Tak dziś wyglądają konsultacje społeczne, które według słów pana ministra są prowadzone w sposób modelowy, że ci ludzie czują się tak, że najeżdżają na ich agresorzy. Wydaje się, że to nie jest modelowy sposób prowadzenia konsultacji społecznych, jeśli ludzie, którzy czasami będą musieli pożegnać się z dorobkiem życia lub swoimi korzeniami i przenieść w inne miejsce, czują że w trakcie tych konsultacji nie są traktowani po partnersku.

Bardzo ważna kwestia obiektów sakralnych w Baranowie była już tu poruszona, więc nie będę tego szczegółowo omawiał. Panie ministrze, kwestia tego bezprawnego, jak informuje strona społeczna, wielokrotnego wtargnięcia geodetów na nieruchomości. Wszyscy możemy postawić się w sytuacji, że nagle w naszym domu, nad naszą działką zaczyna operować jakichś dron, bo ktoś prowadzi jakieś badania. Wydaje mi się, że w interesie społecznym jest przestrzeganie wszystkich przepisów, jeśli są prowadzone takie prace, a także dobrych obyczajów. Bardzo proszę pana ministra o wyjaśnienie, w jaki sposób zarówno ministerstwo, jak i sama spółka wdraża postępowania mające charakter dobrych obyczajów? Czy w ogóle państwo o tym myślą? Jeśli ktoś wchodzi na ten teren w sposób bezprawny, bez „dzień dobry, przepraszam", to do takich sytuacji dochodzić nie powinno.

Kolejna kwestia, do której proszę aby pan minister się odniósł, bo to nie jest nasza pierwsza dyskusja na temat CPK, to traktowanie strony społecznej, zwłaszcza Rady Społecznej do spraw CPK jako poczty, a nie partnera w tej istotnej inwestycji. Bardzo proszę pana ministra, aby wyjaśnił, jakie działania zostały wdrożone w ciągu ostatnich miesięcy. To nie jest pierwszy raz, że taka informacja dociera ze strony społecznej. Jakie działania ministerstwo wdrożyło, żeby uniknąć poczucia, że członkowie społecznej rady i sama rada nie są traktowani jako partner w debacie, tylko poczta która ma przekazywać informacje do mieszkańców. Wydaje się, że nie taka jej rola.

Ostatnia kwestia to wycena gruntów, która była już poruszana. Musi być tak, że jeśli kogoś w interesie publicznym państwo pozbawia własności, to ta własność jest odpowiednio wyceniona i to jest w sposób oczywisty uregulowane. Dochodzą do mnie informacje, z prośbą o podjęcie interwencji, co niniejszym czynię, że ta zasada, że musi być przeprowadzona obiektywna wycena i uregulowana płatność, nie jest przestrzegana. Mówiłem o tym przy przepychaniu takich przepisów w ustawie covidowej, które miały stanowić straszak i podstawę do bezwzględnego wywłaszczenia. Muszę z przykrością

dziś stwierdzić, że zamiast dialogu nakładana jest presja na mieszkańców,. Z tym nie mogę się zgodzić. Bardzo proszę pana ministra aby wyjaśnił jakie działania zostały wcześniej podjęte i co zamierza zrobić, aby to była dyskusja z partnerem społecznym, a nie próba przepchnięcia swojej decyzji.

Infrastruktura kolejowa i drogowa – wiele kilometrów rysowano flamastrem na mapie. Wszyscy mieliśmy wrażenie, że robiło się to bez podstawowej wiedzy, którędy ten korytarz idzie, co pokazały później konsultacje. Panie ministrze, takie omijanie dużych ośrodków, np. w województwie śląskim, w subregionie południowym – największe miasto regionu to Bielsko Biała. Prace zatrzymują się w Czechowicach-Dziedzicach. Co więcej, jeśli popatrzymy na czas dotarcia z tego miasta, z Bielska Białej do CPK – zasadniczo, jeśli chodzi o dzisiejszą sytuację i porównanie tego do dotarcia do Warszawy, to w zasadzie nie zmienia, pod warunkiem oczywiście że jeżdżą pociągi, które mogą osiągać szybkie prędkości. To oczywiście również jest problem, bo połączeń nie ma więcej, tylko są likwidowane. Pytanie – jak to będzie z połączeniami i jaka będzie częstotliwość kursów. Możemy zbudować naprawdę świetną infrastrukturę, ale jeśli po niej nie będą jeździły pociągi w zadowalającym dla obywateli harmonogramie to nic z tego nie będzie. Pytanie – czy trwają jakieś prace dotyczące siatki połączeń, rozumiem że mogą być zupełnie wstępne, na jakim są etapie i w jakim sposób zamierzają państwo kształtować liczbę tych połączeń? Oczywiście wymaga to taboru kolejowego, wiec od razu pytam, czy są jakieś plany i jak one wyglądają. Czas dotarcia z Krakowa też się w znaczącym stopniu nie zmienia. Pytanie – dlaczego mieszkańcy Małopolski mieliby wybrać 2 godziny dojazdu do CPK, a nie półtorej godziny samolotem do Frankfurtu? Dziś okazuje się, że szybciej dociera się do hubu we Frankfurcie z Krakowa, niż do Centralnego Portu Komunikacyjnego pociągiem, a rozumiem że będzie nacisk na to, aby docierać tam koleją.

Kolejne pytanie dotyczy szprychy nr 7 – na jakim etapie są prace w tym zakresie. Pytanie do generalnej dyrekcji dotyczące układu drogowego – unieważniono postępowanie na S1, na odcinku Oświęcim-Mysłowice. Będzie to podzielone na kilka zadań. Odcinek do Bierunia zostanie wykonany i obwodnica Oświęcimia, jak rozumiem też, ale pozostanie odcinek Bieruń-Mysłowice. Zamiast tego odcinka ruch ma być skierowany na drogę nr 44, co jest dość karkołomną decyzją z punktu widzenia przepustowości. Pytanie – kiedy zostanie ogłoszony przetarg na Bieruń-Mysłowice, który jest kluczowy w zakresie ukończenia S1 i uzyskania przepustowości tego korytarza również w kierunku CPK. Kwestia pogranicza śląsko-małopolskiego, czyli Beskidzka Droga Integracyjna – tam mamy region bardzo wykluczony komunikacyjnie. To biała plama, pulsująca ostrym białym światłem. Tam również potrzeba tej drogi. To pytanie do generalnej dyrekcji – na jakim to jest etapie i czy państwo realizują to tak jak być powinno, czyli sprawnie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję bardzo. Teraz poproszę o zabranie głosu zdalnie panią Jolantę Koczorowską.

Radna powiatu otwockiego Jolanta Koczorowska:

Dzień dobry. Reprezentuję Stowarzyszenie „Nie Tędy Droga" z terenu powiatu otwockiego i częściowo mińskiego. Mamy bardzo wiele pytań, głównie do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Zacząć należałoby od pytania, dlaczego podczas wstępnych prac – nasz problem dotyczy oczywiście tej części autostradowej, obwodnicy aglomeracji Warszawskiej – tylko ten jeden kawałek był planowany jako autostrada. Wszystkie pozostałe części obwodnicy aglomeracji warszawskiej są planowane na trasie drogi S. Ten fragment jest poprowadzony naszym zdaniem całkowicie nieracjonalnie. Za chwilę jeszcze do tego wrócę. Jest stwierdzone, że ta droga była już planowana jako A50, mimo iż w rozporządzeniu Rady Ministrów takiej drogi w ogóle jeszcze nie było. Została wykonana praca dotycząca działania wstępnego, mimo iż nie było jeszcze tego rozporządzenia. Po drugie, wówczas była jeszcze koncepcja zagospodarowania przestrzennego kraju i plan zagospodarowania województwa mazowieckiego, w której uwzględniana została przede wszystkim droga DK50. Dlaczego tak się stało, że nagle powstała koncepcja poprowadzenia autostrady pomiędzy DK50, a S2 i A2. W środku, kilka kilometrów od już istniejącej S2 – czyli południowej obwodnicy Warszawy, przez środek powiatu otwoc-

kiego, w kierunku na północ, a nie na wschód, został przeprowadzony korytarz, zupełnie niezrozumiały i zupełnie niefunkcjonalny, drogi A50. Nie rozumiemy, dlaczego to ma być koncepcja drogi A50, zamiast S, ponieważ na tym terenie droga klasy A naszym zdaniem jest zupełnie niefunkcjonalna i niepotrzebna.

To pytanie nie tylko do pana ministra Horały, ale kilku ministerstw, do dyrekcji generalnej i do ministra zdrowia i klimatu – po co prowadzić drogę kategorii A w miejscu, gdzie jest najwięcej lasów i gdzie stanowią one bardzo ważny element płuc napowietrzających Warszawę? Po to, aby ją zniszczyć? Już wiemy, że podobna historia była przy S2-A2, czyli w przypadku południowej obwodnicy Warszawy, która została zaplanowana wcześniej, w zakresie Mazowieckiego Parku Krajobrazowego. Obiecano, że będzie prowadzona na estakadach, częściowo w tunelu. Okazało się, że podczas wykonania generalna dyrekcja i regionalna dyrekcja ochrony środowiska doprowadziły do tego, że las został całkowicie wycięty. Stawiamy tezę, jako Stowarzyszenie „Nie Tędy Droga” że to powoduje niestety ogromne koszty klimatyczne, których państwo nie wzięli pod uwagę. Ale również koszty zdrowotne. To obszar, który napowietrza trzymilionową aglomerację. Wydaje się nam, że trzeba brać pod uwagę każde drzewo, które tam rośnie i każdą możliwość napowietrzania tego obszaru.

W naszym przekonaniu obwodnica aglomeracji warszawskiej musi iść po jej obrzeżu. Takim obrzeżem jest bezwzględnie droga DK50. Planowanie obwodnicy musi iść co najmniej w ślady DK50 albo do niej zbliżone, albo jeszcze bardziej oddalone od DK50, na granicy powiatu otwockiego. Nie można mówić o tym, że budujemy obwodnicę aglomeracji i puszczać ruch w jej środek. Gminy Wiązowna, Józefów, Dęby Wielkie są właściwie przedmieściami Warszawy. To nie jest obwodnica aglomeracji, ale wewnątrz aglomeracji i jeszcze w dodatku w klasie autostradowej, co wydaje się niefunkcjonalne i niepotrzebne w tym miejscu.

Mamy też bardzo złe doświadczenia z generalną dyrekcją, która podczas budowy drogi nr 17 i południowej obwodnicy Warszawy dokonała niezrozumiałych i wręcz bardzo szkodliwych oszczędności na ekranach akustycznych. Dziś żyjemy w potwornym hałasie. Zaplanowane ekrany zostały wykonane jedynie w 1/3. Oszczędności poszły do wykonawców, a jako mieszkańcy gminy Wiązowna borykamy się z problemami zdrowotnymi.

Chcielibyśmy też zwrócić uwagę, że ten przebieg drogi jest w jakimś dziwnym zbliżeniu do Narodowego Centrum Badań Jądrowych, co oczywiście powoduje w naszym przekonaniu obawy, jak to będzie na nie oddziaływało. Mamy już rozbudowaną drogę nr 17. Znajdzie się ono w widłach dróg szybkiego ruchu. Mało tego, obwodnica autostradowa jest obwodnicą dla tirów. W związku z tym ten ruch będzie ogromny. Jeśli w dodatku zostanie wybudowana w takim samym standardzie, czyli na betonowym podłożu jak droga nr 17, to ten ruch i drgania będą ogromne. Oczywiście rozumiem, że narodowe centrum się w to włącza, ale jesteśmy przekonani, że nie powinno być tej drogi w tym miejscu i chcielibyśmy wiedzieć, dlaczego te konsultacje były tak pozorne. Odbyły się one dwa razy. Konsultacje, które trwają miesiąc pozwalają na to, że rada gminy Wiązowna, Dęby Wielkie, Celestynów, zdążyłyby podjąć uchwały. Wszystkie samorządy, powiat otwocki protestowały przeciwko takiej lokalizacji tej drogi. Mieszkańcy nie są w stanie tak szybko zareagować, a mimo to powstało kilkadziesiąt tysięcy uwag do tej lokalizacji. Jesteśmy przekonani, że zostały one całkowicie wyrzucone do kosza.

Najbardziej kwestionowany przebieg tzw. korytarzem czerwonym został ostatnio ogłoszony przez generalną dyrekcję w styczniu tego roku na spotkaniach z samorządami jako preferowany. Wydaje się nam to nieludzkie i w pewnym sensie barbarzyńskie w stosunku do całej przyrody, która otacza Warszawę. Chciałabym wiedzieć, czy biorą państwo pod uwagę, że jest to podważenie zaufania obywateli do instytucji państwa? Przecież ludzie tam się osiedlali i traktowali ten teren, jako niezagrożony tak ogromną inwestycją, ponieważ pomiędzy A2, S2 i DK50 wprowadzenie dodatkowej autostrady wydawało się tak absurdalnym pomysłem, że nikomu to by do głowy nie przyszło. Chcielibyśmy wiedzieć, czy jest taka możliwość. W zasadzie wszystkie moje pytania nie są skierowane do pana ministra Horały, bo są najbardziej związane z tym, co robi obecnie Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Chcielibyśmy wiedzieć, czy jest

brana pod uwagę konieczność wykonania studium ekonomiczno-środowiskowego poza korytarzem czerwonym.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Abyśmy się nie powtarzali, bo już któryś raz ten wątek się pojawia.

Radna powiatu otwockiego Jolanta Koczorowska:

Rozumem to. Właściwie już kończę, bo najważniejsze pytania zostały zadane.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Ostatni głos ze strony społecznej – pani Barbara Czerniakowska – Inicjatywa Społeczna „Nie dla projektów CPK w całej Polsce".

Przedstawicielka Inicjatywy Społecznej „Nie dla projektów CPK w całej Polsce" Barbara Czerniawska:

Dzień dobry państwu. Barbara Czerniawska.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Czerniawska, najmocniej przepraszam.

Przedstawicielka Inicjatywy Społecznej „Nie dla projektów CPK w całej Polsce" Barbara Czerniawska:

Bardzo dziękujemy za to, że pan poseł Maliszewski zwrócił uwagę na sprawę potrzeby i jej adresata. Wydaje mi się, że bardzo wiele kłopotów z CPK wynika z tego, że nie do końca wiemy, dla kogo jest ono budowane. Jako strona społeczna musimy udowodnić, że coś jest niepotrzebne, a z tego wynikają inne rzeczy. O sprawach ekologii już powiedziano, więc chciałam prosić o doprecyzowanie kilku innych kwestii. Jeśli chodzi o autostradę, moja przedmówczyni zadała wiele pytań jeśli chodzi o prognozy ruchu drogowego. Czy spółka posiada ekonomiczną zasadność budowy autostrady, tej drogiej obwodnicy w standardzie autostrady? Wiążące się z tym pytanie skierowane jest już nie do spółki, ale państwa partnera – GDDKiA – analizując, jak państwa partner podchodzi do prognoz ruchu, można znaleźć na stronie wzór, który nie uwzględnia istotnych zmian: depopulizacji, nasycenia rynku. We wzorze, który jest pokazywany mamy odniesienie do stałego wzrostu PKB aż do 2040 roku. Mam podejrzenie, jako laik, że podstawienie jakichkolwiek danych do tego wzoru może sprawić, że drogi urosną, choć wcale nie są potrzebne w takim standardzie.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Najmocniej przepraszam, mamy jakieś problemy na łączach. W zasadzie nie można zrozumieć, jakie pytania pani zadaje. Zaraz zaproponuje jeszcze pewien tryb pracy nad tym punktem i może kolejnym razem się uda.

Szanowni państwo, pytań pojawiło się tyle, również szczegółowych, że zarówno pan minister jak i współpracownicy mają prawo nie znać na nie odpowiedzi, gdyż będą wymagały weryfikacji, prosiłbym pana ministra, aby ustosunkował się ogólnie do tych, do których może. Po pana wystąpieniu ogłosilibyśmy przerwę na tydzień lub dwa i wówczas byście zinwentaryzowali swoją wiedzę i byśmy kontynuowali posiedzenie. Proszę włączyć mikrofon, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Oczywiście, panie przewodniczący. Myślę, że to dobry tryb pracy. Wydaje mi się, że na znaczącą część pytań będziemy w stanie udzielić odpowiedzi, ale faktycznie są też takie, do których będzie trzeba dłużej się przygotować. Jeśli pan prezes i pan dyrektor się zgodzą, pozwolę sobie czasem przekazać im głos. Może będziemy szli po kolei, bo pieczołowicie zapisałem pytania i przy konkretnych ewentualnie będę prosił o zabranie głosu któregoś z panów.

Pytania pana posła Macieja Laska – generalnie pierwsze miało jeden wspólny mianownik dotyczący sytuacji LOT i tego, czy CPK się zapełni. Uważam, że ten tok rozumowania, który pan poseł zaprezentował nie jest poprawny, bo dotyczy tego samego, ale nieco z innej strony. Jak wiemy linie lotnicze teraz zasadniczo nie kupują, tylko leasingują samoloty. Pod względem finansowym, jeśli jest rynek, wyleasingowanie samo-

lotu po to, aby obsłużyć połączenie na które jest zapotrzebowanie, które jest rentowne, nie jest jakimś tam problemem. Można to zrobić dość szybko dla stosunkowo dużej liczby samolotów. To nie jest główny problem. Za zasadne pytanie uważam, czy będzie rynek i jak możemy go przewidzieć. Myślę, że przy tej okazji odpowiem na cały szereg innych pytań, które dotyczyły mniej więcej tej samej kwestii. Tak jak zawsze, możemy mówić tylko o prognozowaniu, nawet w zwyczajnych czasach. Jaki będzie rynek lotniczy za 5–7–10–15–20 lat, a przecież w tym horyzoncie czasowym planujemy, zawsze odpowiedź będzie obarczona ryzykiem błędu. W sytuacji pandemicznej, którą teraz mamy, to ryzyko jest jeszcze większe. Musimy sobie uzmysłowić kilka kwestii.

Po pierwsze rynek lotniczy w Polsce przed pandemią rósł niezwykle dynamicznie. Przez ostatnie lata naprawdę znacznie szybciej, niż rosło np. PKB Polski czy inne wskaźniki. Nawet gdybyśmy mieli do czynienia z trwałym obniżeniem tempa czy zmianą struktury rynku lotniczego, w Polsce mamy z czego tracić, aby nadal to zjawisko wzrostu występowało. Większość znanych mi ekspertyz świadczy o tym, że nie doświadczamy końca świata w lotnictwie. Opracowania oczywiście się różnią, eksperci ze sobą dyskutują, ile np. potrwa powrót do punktu sprzed pandemii. W sytuacji Polski to 50 mln pasażerów na rynku krajowym. Niektórzy mówią, że może to będzie rok 2024–2025, może nawet 2027r. Nie znam takiego poważnego eksperta, czy organizacji rynku lotniczego, która by mówiła, że nie będzie powrotu i rok 2019 będzie historycznie rekordowym w przewozach lotniczych i tego poziomu już nigdy nie osiągniemy, zwłaszcza w Polsce.

Z drugiej strony pan poseł powiedział, że CPK jest planowane na minimum 45 mln pasażerów. Otóż nie – bo na maksimum 45 mln pasażerów w pierwszym etapie. Pan przecież, jako osoba znająca się na lotnictwie wie, że jeśli jakieś lotnisko działa na swoją maksymalną techniczną przepustowość, to tak naprawdę jest strasznie przepełnione. Maksymalna techniczna przepustowość jest liczona przy założeniu 24 godziny na dobę 7 dni w tygodniu. Nigdy żadne lotnisko tak nie funkcjonuje, aby było równo obłożone we wszystkie dni i godziny. Generalnie ludzie raczej wolą latać w dzień niż w nocy itd. To jest piękno programu CPK i jego ogromna siła, że na każdym kolejnym kamieniu milowym można te założenia, które znajdują się horyzoncie czasowym przed nami aktualizować i modyfikować. Teraz jesteśmy na tym etapie i być może z pogłębionej analizy nad master planem wyjdzie nam, że nie 45 mln maksymalnej technicznej przepustowości w pierwszym etapie jest właściwe. To faktycznie może się zdarzyć. Zobaczymy. Eksperci będą o tym decydowali, a nie będą to decyzje z palca, mówiąc kolokwialnie, na poziomie ministra. Jeśli patrzymy na maksymalną techniczną przepustowość 45 mln pasażerów, z perspektywy ruchu lotniczego, który w roku 2019 miał 50 mln pasażerów i będzie dalej rósł, może mniej dynamicznie, ale będzie, zwracam państwa uwagę, że statystyczny Polak latał przynajmniej raz do roku. W państwach Europy Zachodniej, wyżej rozwiniętych, do których dystans nadrabiamy to było 2–3 razy do roku. Pokazuje to, że potencjalny polski rynek lotniczy w jakiejś tam perspektywie, nie takiej za 100 lat, ale za 10–15–20 lat moim zdaniem ma spokojnie potencjał 100 mln pasażerów. Przy takim rynku lotniczym będzie trzeba już zasadniczo być w czasie budowy drugiego etapu CPK, bo to będzie znaczyło, że w tym pierwszym etapie jest ono całkowicie wypełnione.

Moim zdaniem tak w ogóle, nie tylko moim, to jest to program opóźniony. Decyzja o powstaniu CPK jest opóźniona i gdyby nie koronawirus, który był oczywiście zdarzeniem nieprzewidywalnym, to CPK potrzebowalibyśmy już teraz – w tym lub przyszłym roku. Port lotniczy Chopina w roku 2019, obsługując blisko 20 mln pasażerów był zasadniczo wypełniony i wyczerpany. Mówienie, że można by tam jeszcze na tym porcie osiągnąć jakieś dodatkowe przepustowości, jest tezą fałszywą i łatwo falsyfikowalną. Pomijam już pewne ograniczenia techniczne. Wielomiliardowymi inwestycjami może udałoby się wycisnąć parę milionów więcej rocznie, przy czym po ich skonsumowaniu znów czekałby betonowy sufit w postaci lotniska otoczonego miastem, Warszawą, gdzie fizycznego miejsca na rozbudowę po prostu nie ma. Zwracam uwagę na przepisy – obecnie określona jest liczba operacji lotniczych na dobę, które można wykonywać z przyczyn hałasowo-środowiskowych. Próba zmiany tych operacji lotniczych, które były już wyczerpane przez wiele dni w 2019 roku oznacza otwarcie obszaru ograniczonego użytkowania, nowy termin na składanie roszczeń z tego tytułu i cała Warszawa składałaby

roszczenia. Koszt rozbudowy Okęcia czy nawet zmiany formalnoprawnej przepustowości na Okęciu przy uwzględnieniu tych roszczeń kosztowałby duże miliardy, pewnie porównywalne z kosztem budowy CPK. To sama ta jedna operacja.

Paradoksalnie rzecz biorąc, ogólnie straszne zjawisko i szkodliwe, jakim jest pandemia koronawirusa i szkodliwe w wielu wymiarach akurat w wymiarze CPK kupuje nam trochę czasu i może się okazać że dzięki temu w pełni działające CPK w latach 2028–2029, bo wiadomo że w 2027r. będzie jeszcze rozruch – czas na przenoszenie połączeń, będzie dokładnie wtedy, kiedy zajdzie taka potrzeba. Bez koronawirusa to byłoby 6–7 lat za późno w stosunku do potrzeb polskiego rynku lotniczego i potrzeb środkowego Mazowsza. Zapytał mnie pan o prognozy – skąd pasażerowie, to właśnie stąd, z oczywistych trendów polskiego rynku lotniczego i z tego, co obserwowaliśmy w zeszłe wakacje, gdy w środku pandemii koronawirusa już ten ruch wyglądał całkiem przyzwoicie, bo okazało się że Polacy chcą latać nawet w takich ryzykownych warunkach i ta potrzeba jest i funkcjonuje na naszym rynku. Pewnie zmieni się struktura rynku lotniczego, pewnie będzie mniej podróży biznesowych, zwłaszcza niższej klasy, najtańszych podróży służbowych. Pewnie większe znaczenie będą miały inne rodzaje ruchu lotniczego. Pewnie nieco niższa będzie dynamika wzrostu, ale fundamentalne założenia rysują się tak, jak przedstawiłem.

Konkretna lokalizacja – kilka razy pojawiał się wątek, że jej nie ma. Szanowni państwo, nie ma i być nie może na tym etapie. Inwestycje w Polsce podlegają szeregowi uregulowań formalnoprawnych. Moglibyśmy je zmieniać, choć wynikają one z różnych uwarunkowań, np. dbałości o środowisko naturalne. Wynikają również z regulacji europejskich, których zmieniać nie możemy. Jeśli w procesie inwestycyjnym dokładną lokalizację zamurowuje decyzja o uwarunkowaniach środowiskowych, to jest ileś etapów, aby do niej dojść. Dopóki do niej nie dojdziemy, nie będzie dokładnej lokalizacji. Tak jest w przypadku każdej inwestycji. Nie jest tak, że CPK robi to gorzej lub inaczej. Taka jest kolej rzeczy w prowadzeniu inwestycji. Co więcej, możemy mówić o pewnym wariancie inwestorskim. Ponieważ te głosy się pojawiają, w tym roku dokonamy takiej wstępnej delimitacji i podamy ją do publicznej wiadomości, ale muszę stanowczo zaznaczyć że to preferowany wariant inwestorski. Do momentu wydania decyzji środowiskowej w postępowaniu o decyzję środowiskową, trzeba nadal przedstawiać wariantowanie i dopiero decyzja środowiskowa muruje konkretny przebieg, jak w przypadku inwestycji liniowej. Inaczej być nie może.

Trzecie pytanie dotyczyło badań nad różą wiatrów i przekazałbym głos panu prezesowi Wildowi, aby powiedział o tym kilka słów.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Proszę bardzo, panie prezesie.

Prezes zarządu CPK Maciej Wild:

Szanowni państwo, pytanie dotyczyło róży wiatrów i lokalizacji pasów. Pozwolę sobie powiedzieć, jak to robimy i jak to robi się na większości lotnisk budowanych na świecie. Lokalizacja pasów następuje według parametrycznego modelowania, czyli na podstawie analizy dostępnych danych, powszechnie dostępnych i tych, które wymagają badań. To następuje w oparciu zarówno o regulację IATA, o odniesienie do innych lotnisk, o dane, którymi dysponuje np. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej. Róża wiatrów jest jednym z trzech kryteriów, które są brane pod uwagę. Dane do róży wiatrów w zakresie, który umożliwia określenie położenia pasów zostały pobrane ze stacji meteo znajdujących się na lotnisku Chopina, w Łodzi i w Skierniewicach. Padło pytanie o czas badań – że wymagany czas badań to 5–10 lat. To wymaga doprecyzowania. Te 5 lat to czas potrzebny do uzyskania certyfikacji lotniska. Innymi słowy przed certyfikacją lotniska rzeczywiście potrzebne jest przeprowadzenie badań w ramach róży wiatrów. To ma wpływ na kwestie operacyjne. W celu przeprowadzenia tych obserwacji meteo zmierzają obecne procesy, które zakończą się instalacją stacji meteo. Aby uzyskać certyfikację i dopasować sposób funkcjonowania Portu „Solidarność” w najlepszy możliwy sposób do warunków meteorologicznych. Dziękuję.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Bardzo dziękuję, panie prezesie. Kolejne pytanie dotyczyło wpływu na okoliczne lotniska mazowieckie – Łódź, Modlin, Radom i Okęcie.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Generalnie wszystkie, również regionalne lotniska.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

O to pytał inny z panów posłów.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

To można połączyć.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Możemy to połączyć. To dobre, ważne pytanie, choć na pewno nie powinno być kluczowe dla samej idei budowy CPK. To trochę jakby powiedzieć – nie budujmy komunikacji autobusowej w mieście, bo tam jest dużo bryczek i co z tymi końmi, wozakami itd. Na takie aspekty trzeba zwracać uwagę, ale nie stawiajmy wozu przed koniem. Jeśli z analiz transportowych wynika, że takie lotnisko w Polsce jest potrzebne, a jest – do czego wrócę w odpowiedzi na kilka innych pytań, to oczywiście trzeba to robić w świadomości uwarunkowań takich jak istniejące lotniska. Jeśli one są niewystarczające, a są – to jest potrzeba nowej inwestycji.

Co z tymi lotniskami? To wymaga oddzielnej odpowiedzi dla każdego z nich. Lotnisko w Łodzi to lotnisko samorządowe. Jest bardzo małe i w mojej opinii o bardzo ograniczonym uzasadnieniu rynkowym, już teraz bez istniejącego CPK. To jedno z tych trzech lotnisk, które po całkowitym administracyjnym zamknięciu ruchu z powodu COVID, zgodnie z procedurą rekomendowaną przez Komisję Europejską, któremu wyliczaliśmy straty operacyjne, polepszyło swój wynik finansowy. Będąc całkowicie zamkniętym, notuje mniejszą stratę niż działając rok wcześniej, w czasie rekordowym dla polskiego ruchu lotniczego. Jeśli samorząd łódzki uważa, że korzyści dla tego miasta – wymierne i niepoliczalne związane z funkcjonowaniem tego lotniska uzasadniają, by do niego dokładać, to dzieje się to zgodnie z prawem i unijnymi zasadami o niedozwolonej pomocy publicznej, to ma do tego prawo i niech dokłada. Dla CPK jest to żaden argument. To zupełnie nie ta skala. To lotnisko, które ma ruch lotniczy wielkości 200-300 tys. pasażerów rocznie w szczycie, choć nie mam dokładnych danych. Widzimy, że nie jest to żaden czynnik ani in plus, ani in minus. To zupełnie inna kategoria działalności.

Lotnisko w Modlinie – jak państwo, którzy zajmują się rynkiem lotniczym wiedzą, generalnie eksperci mówią, że z grubsza w Polsce milion pasażerów to próg opłacalności dla lotniska regionalnego. Jeśli ma ten milion pasażerów, to dobrze zarządzane ma szansę wyjść na swoje w bieżącej działalności. Modlin w szczycie ruchu lotniczego miał 3 miliony pasażerów i nadal notował wyraźną stratę, a co więcej, notował ją od kiedy powstał, co dowodzi że coś tam z modelem biznesowym jest nie tak. Padały takie słowa, że zgodnie z zasadami biznesu i ekonomii… generalnie zasady ekonomii mówią, że jeśli jakieś przedsięwzięcie od kilkunastu lat notuje straty w dobrym i w złym czasie na rynku, to jest z nim jakiś problem. Być może jest on do rozwiązania, ale jest. To lotnisko, które wymaga też ogromnej inwestycji, aby je utrzymać. To pewien paradoks. Trzeba tam dużo zainwestować, aby utrzymać na dłuższą metę zdolność do stanu bieżącego, a stan bieżący jest taki że nadal notujemy straty. Są tam udziałowcy państwowi, którzy nie uchylają się od tego, aby jakoś temu lotnisku pomóc, ale zgodnie z prawem, zasadami niedozwolonej pomocy publicznej itd. Nie jest to znów jakiś szczególny czynnik. Jestem w stanie sobie wyobrazić to lotnisko działające nadal w otoczeniu CPK, ale być może kiedyś przestanie działać. Notuje straty nawet bez istniejącego CPK, a więc to inna kategoria podmiotu.

Port lotniczy w Radomiu akurat odczuje COVID negatywnie, w przeciwieństwie do CPK, gdyż jest projektem bardziej zaawansowanym. Będzie się otwierał prawdopodobnie jeszcze w czasie, gdy ten wpływ pandemii na rynek lotniczy będzie duży. Pewnie gdybyśmy mogli wsiąść w wehikuł czasu i podejmować decyzję co do lotniska w Radomiu, mając wiedzę o tym, że za jakiś czas wybuchnie światowa pandemia i jak będzie

wyglądała na rynku lotniczym, to decyzję o budowie CPK nadal bym podjął, mniej więcej w tych samych parametrach, w jakich została podjęta, a decyzję co do lotniska w Radomiu trzeba by inaczej sparametryzować, np. ją opóźnić, tak aby się otwierała dawno po pandemii, gdy ruch lotniczy będzie większy. Tak się stało i nie można mieć do nikogo pretensji, bo jest rzeczą oczywistą, że nikt takiego zjawiska nie przewidział. Pewnie to lotnisko bezpośrednio po tym jak zacznie funkcjonować, będzie miało kilka trudnych lat. Docelowo w koncepcji tego, jak ma wyglądać rynek lotniczy, będzie głównym lotniskiem komplementarny, uzupełniającym dla CPK i ruchu lotniczego. Rodzajów ruchu lotniczego jest wiele. Wiele jest też jego segmentów, które nie najlepiej współgrają z dużym lotniskiem hubowym. Przykładowo jakieś *ultra low costy*, jakaś specyficzna część czarterów. Pewnie lotnisko w Radomiu będzie dla nich docelowym miejscem.

Port lotniczy Chopina – dyskutując o tym porcie i jego przyszłości zasadnicze są dwie kwestie. Jedna jest oczywista i wynika z przyjętych już dokumentów i decyzji. Zasadniczo nie ma tu dużego pola do dyskusji, ze względu na oczywistość tej sytuacji. Chodzi o przeniesienie tego głównego liniowego ruchu pasażerskiego na CPK. Scenariusz pozostawienia dwóch konkurencyjnych tego rodzaju lotnisk mógłby być np. taki jak w Montrealu. To jeden z nielicznych scenariuszy, w którym budowa nowego lotniska hubowego się nie udała. Zazwyczaj były to inwestycje opłacalne i bardzo dobrze się kończące dla inwestora – lotniska Changi, Incheon, Stambuł, długo można byłoby wymieniać. W Montrealu się nie udało. Dlaczego? Bo zostawiono zupełnie niezależne, konkurujące, kanibalizujące się nawzajem lotnisko stare i nowe. To doprowadziło do tego, że oba były nierentowne i oba ponosiły straty. Zaszkodziło to i jednemu i drugiemu. Przeniesienie głównego liniowego ruchu pasażerskiego na CPK jest moim zdaniem – a wynika to też z uchwały rządu o budowie CPK jest oczywistością. Inną kwestią jest co dalej z lotniskiem Chopina po przeniesieniu tej kategorii ruchu. Na ten moment decyzje nie zapadły. Pewnie będą wypracowane w trakcie konsultacji między wieloma interesariuszami i podmiotami. Zwróciliśmy się też jako CPK z prośbą o taką konsultację czy rozmowę do samorządu warszawskiego. Niestety, o ile kojarzę nam odmówiono. Samorząd warszawski stoi na stanowisku, że odmawia rozpatrywania jakichkolwiek wariantów dalszych losów lotniska Chopina, bo uważa, że tak jak jest, jest idealnie i powinno być tak zawsze. Czy to będzie lotnisko ruchu lotniczego o pewnych ograniczonych funkcjach i w związku z tym będzie można zeskalować trochę jego infrastrukturę i uwolnić część terenów obecnie przez niego zajmowanych, czy też zostanie ono całkowicie przeniesione, a teren zostanie wykorzystany inaczej, to na pewno nie do mnie będzie ta decyzja należała. Gdybym był mieszkańcem Warszawy, jako osoba prywatna, a nie jako minister, byłbym zwolennikiem tego, aby to lotnisko całkowicie przenieść, aby uwolnić teren. To rzecz niebywała, rzadka na świecie, aby w środku metropolii, w dobrze skomunikowanym, uzbrojonym terenie został uwolniony w jednym kawałku taki duży obszar, który można na 50 różnych sposobów, z ogromną korzyścią dla miasta i mieszkańców zagospodarować. Wiem, że są też głosy przeciwne. Czas na tę decyzję został zaplanowany na lata 2025–2027. Podejmowana będzie pewnie przez inne osoby sprawujące różne funkcje. Tak jak mówię – dla mnie jedna rzecz jest oczywista – przeniesienie głównego liniowego ruchu pasażerskiego.

Teraz powiem generalnie o lotniskach regionalnych w Polsce. W pewnym momencie w naszym kraju, nie wiem na ile świadomie, położyliśmy nacisk na rozproszony model ruchu lotniczego. Nie mamy lotniska centralnego, hubowego z prawdziwego zdarzenia. Ten betonowy sufit w rozwoju Okęcia powoduje, że nie mogło się nim stać. W sposób oczywisty żadne z innych istniejących lotnisk również. Ten ruch się rozpraszał. Z jednej strony przynosi to pewne korzyści dla lotnisk regionalnych. Stanowi to pewien dodatkowy ruch, który moim zdaniem, w optymalnym modelu dla Polski z lotniskiem centralnym hubowym, by na lotniskach regionalnych nie wystąpił. Przede wszystkim generuje to jednak ogromne straty dla rynku lotniczego w Polsce w ogóle. Na rynku lotniczym usługi hubowe i loty długodystansowe są potrzebne. Pasażerowie korzystają z takich lotów. Jeśli pasażerowie z obszaru Polski nie mają dostępu do takiej usługi, to prosty z tego wniosek – korzystają z tej usługi na innych lotniskach poza terenem Polski. Może przy okazji któreś lotnisko regionalne trochę na tym zyskało, bo np. dowoziło do hubu

we Frankfurcie, Monachium, Wiedniu, Helsinkach czy innego w okolicy, ale generalnie transport lotniczy w Polsce tracił, bo to jest najlepszy i najbardziej dochodowy rodzaj ruchu lotniczego, generujący wartości dodane itd. Uważam, że lotniska regionalne dobrze zarządzane, mające milion pasażerów w 2019 r. spokojnie sobie poradzą. Są różne segmenty ruchu lotniczego, nie tylko hubowy. Tak jak mówiłem, przy tym potencjalnym rynku, liczącym 100 mln pasażerów wypchane po kokardę na 45 mln CPK nadal zostawia 55 mln dla lotnisk regionalnych, czyli więcej niż wynosi całkowity rynek lotniczy w roku 2019. Generalnie byłbym o przyszłość lotnisk regionalnych spokojny, choć musimy pamiętać, że jest całe mnóstwo lotnisk regionalnych, które i w roku 2019, w szczycie ruchu lotniczego Polski przy rynku na poziomie 50 mln i bez istniejącego CPK i tak miały poważne problemy. Musielibyśmy omawiać lotnisko po lotnisku. Jestem gotowy, mam tę wiedzę, ale to nie jest przedmiot obrad dzisiejszej Komisji. Gdyby ewentualnie było takie zainteresowanie, to w dogrywce.

Pytanie o zlecone badania ruchu lotniczego – zostały one zlecone, wykonuje je IATA, są one w trakcie opracowania. Jednym z podproduktów master planu jest zaktualizowana i pogłębiona analiza rynku lotniczego. To już nie tylko miliony, którymi operuję, ale liczby przelotów z Schengen, non-Schengen, ile liniowych, ile czarterowych, ile w dni powszednie, ile w weekendy itd. Od tego zależą dokładne parametry infrastruktury portu lotniczego. Inaczej się projektuje w zależności od rozkładu ruchu lotniczego terminal, wszystko co z nim związane, ścieżki dojścia, wyjścia, przepływy pasażerskie itd. To finalna, bardzo pogłębiona analiza, którą wykonuje IATA. Będzie to jeden z podproduktów master planu i wtedy będzie robiony dokładny projekt budowlany CPK. Siłą rzeczy, zostanie tu uwzględniony wpływ COVID i reset rynku lotniczego, który nam epidemia sprezentowała.

Pani poseł Żelazowska nie zadała pytań, ale postawiła tezę, którą muszę skorygować, że spółka istnieje od 4 lat i nic się nie wydarzyło. Po pierwsze nie od 4 lat, bo w listopadzie lub grudniu tego roku miną 3 lata. Po drugie spółka, bo pojawiają się pytania o pracowników, koszty, zarząd, od powstania 3 lata temu z dnia na dzień zaczęła zatrudniać 300 pracowników i mieć pełen zarząd. Bardzo długo na początku była w formie mocno przetrwalnikowej czy zarodkowej. Dopiero w miarę postępu rozpoczynania różnych projektów wzrosły parametry samej spółki. Jeśli porównamy ją z podobnymi organizacjami zarządzającymi, analogicznym budżetem inwestycyjnym na inwestycje infrastrukturalne, czy to w Polsce, np. z działami przygotowania inwestycji GDDKiA, czy PKP PLK, czy międzynarodowymi firmami tego rodzaju, jak High Speed Rail w Wielkiej Brytanii, naprawdę poziomy zatrudnienia w spółce są ze stanów niższych, a nawet dużo niższych niż w porównywalnych organizacjach czy to w działach tych organizacji, które zajmują się przygotowaniem portfela inwestycyjnego o takiej wielkości. Oczywiście nieprawdą jest też teza, że nic się nie dzieje. Nawet w czasie tego spotkania dość dużo powiedziałem o tym, co się dzieje – chociażby zakończone zostało studium korytarzowe z oceną oddziaływania na środowisko dla całego nowego systemu transportowego Polski, pasażerski model ruchu, przeprowadzenie postepowania wyboru doradcy strategicznego, badania środowiskowe itd. Bardzo bym prosił, aby tak lekko nie rzucać tego rodzaju tezami, poza tą cechą efektowności, o której tu wspominano, niestety nie znajdują oparcia w faktach.

Pani poseł też zapytała o lokalizację i kiedy ją poznamy. Wydaje mi się, że o tym już powiedziałem. Ile będą wynosiły rekompensaty? Jeden z panów posłów mówił, że podobno mówiłem, że będziemy płacili 5 zł za m^2. Szanowni państwo, to jest pewien problem komunikacyjny i mam poczucie, że druga strona naszej rozmowy, bliżej nie określając, bo zaliczyłbym do niej i państwa posłów opozycji, media, część środowisk lokalnych, prowadzi ten dialog z nami w sposób nieuczciwy intelektualnie. Przykładowo dostaję na wielu spotkaniach pytanie – „ile będziecie płacić”. Mówię – tyle ile wyniesie operat szacunkowy wyceniony przez rzeczoznawcę zgodnie z zasadami sztuki i kunsztu zawodu, odpowiedzialnością zawodową itd. „No to ile?”. Mówię – nie wiem, bo nie jestem rzeczoznawca, nie mamy konkretnej nieruchomości, nie został przeprowadzony operat, jak będzie przeprowadzony to będzie wiadomo i tylko za tę konkretną nieruchomość, ale w ogóle. „Ale tak przykładowo ile?”. Kiedyś ktoś powiedział przykładowo, ile i rzucił jakąś kwotę, „powiedział że będą płacić tyle i tyle”. Te 5 zł jak domniemam

wzięło się z którejś z moich wypowiedzi, kiedy po takiej właśnie sekwencji pytań powiedziałem, że gdyby np. z operatu szacunkowego wyszło że ziemia jest warta 5 zł za m^2, to my w warunkach programu dobrowolnych nabyć możemy negocjować i zapłacić np. 6-7 zł, ale nie 150 zł. Nie możemy płacić w zupełnym oderwaniu od wartości danego przedmiotu. Z tego uknuto hasło i straszy się ludzi, że powiedziałem, że będziemy płacili 5 zł za m^2.

Pytanie – ile będzie wynosiła rekompensata przy wywłaszczeniach. Po pierwsze trwający obecnie program dobrowolnych nabyć to nie są wywłaszczenia, a co innego. Przy wywłaszczeniu na inwestycje celu publicznego będzie to wynosiło tyle, ile reguluje polskie prawo dotyczące wywłaszczeń na inwestycje celu publicznego. To dokładnie takie samo prawo, jakie obowiązywało za rządów poprzedniej koalicji. Rzeczoznawca, w największym skrócie, nie wchodząc w tajniki tego prawa, przedstawi operat szacunkowy. Wycenia on na podstawie narzędzi stosowanych przez biegłych rzeczoznawców wartość danej rzeczy. Generalnie płaci się tyle, ile ta rzecz jest warta. Jest tam 5% ekstra za szybkie wydanie itd. Powiem nawet, że osobiście uważam, iż są duże mankamenty w tej procedurze, jest ona nieuczciwa, zwłaszcza dodając tzw. zasadę korzyści, jest pewnego rodzaju loterią, na której posiadacze bardzo dużych areałów taniej ziemi rolnej wygrywają i zostają milionerami, a inni, którzy mają pecha trochę tracą, a przynajmniej nie zyskują. Jeśliby to ode mnie zależało, pewnie bym tę procedurę zmienił. Jeśli dojdzie do etapu wywłaszczeń, będziemy stosowali obowiązujące w Polsce prawo. Dla CPK nie jest ono inne niż dla pozostałych inwestycji drogowych, kolejowych, czy pozostałych celu publicznego. Co więcej, to prawo obowiązuje w Polsce już od wielu lat.

Brakuje rozmów z samorządowcami? To kwestia względna. Ja oceniam, że nie brakuje. Ostatnio nawet bardzo techniczne rozporządzenie lokalizacyjne z art. 28 ustawy o CPK przeprocedowaliśmy przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego. Było to przedmiotem obrad zespołu do spraw infrastruktury plenarnej komisji, potem znów zespołu do spraw infrastruktury. Trochę być może COVID na to wpłynął i fakt, że osobiste spotkania długo były raczej niewskazane. Jestem do dyspozycji. Tak jak powiedziałem, ostatnio spotkaliśmy się z panią wójt. Może to dobry pomysł, abym z własnej inicjatywy wystąpił z zapytaniem, czy może daliby się zaprosić, czy mógłbym się sam wprosić do wójtów innych gmin i porozmawiać. Jest też cały szereg dialogu zinstytucjonalizowanego, np. w ramach prac nad programem rozwoju CPK. Oczywiście zaproszeni zostali przedstawiciele wszystkich samorządów i uczestniczą w tych rozmowach. One naprawdę się odbywają. Nawet na sesji nadzwyczajnej gminy Baranów byli przedstawiciele spółki. Był zarzut, że osobiście się nie pojawiłem. Może nie doceniam własnego majestatu i że moja osobista obecność coś tam znaczy. Myślałem, że wystarczy, jeśli są merytoryczni pracownicy, którzy dostarczą pewnej wiedzy, ale będę się starał uczestniczyć na ile się da w tego spotkaniach osobiście i przede wszystkim na poziomie roboczym między spółką, a pracownikami poszczególnych samorządów.

Jest jeszcze pytanie o zorganizowaną relokację. Znów oddam głos panu prezesowi Wildowi.

Prezes zarządu CPK Maciej Wild:

Szanowni państwo, sytuacja wygląda następująco: warunkiem prowadzenia skutecznej, czyli odpowiadającej potrzebom mieszkańcom relokacji jest uzyskanie informacji zwrotnej o tym, ilu z mieszkańców jest takim działaniem ponadstandardowym, nieprzewidzianym w przepisach wywłaszczeniowych zainteresowanych. Tak jak deklarowaliśmy od samego początku, podtrzymujemy wolę zapewnienia odtworzenia sieci osadniczej dla wszystkich mieszkańców, którzy są tym zainteresowani. Musimy niestety wrzucić kamyczek do ogródka pewnych relacji, m.in. z radą społeczną, która odmówiła jakiegokolwiek udziału w badaniu potrzeb mieszkańców. Dlatego podjęliśmy decyzję, że tego rodzaju badania przeprowadzimy i będziemy pytali każdą z osób, które by mieszkały na terenie przyszłej inwestycji, czy byłyby zainteresowane uczestnictwem w programie dobrowolnej relokacji, polegającej na odtworzeniu sieci sąsiedzkiej w nowym miejscu. Chciałem jeszcze raz podkreślić, że tego rodzaju działania będą odbywały się jeszcze w tym roku. Dziękuję.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Bardzo dziękuję panie prezesie.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Przepraszam bardzo, panie ministrze, ale pan poseł Lasek chce krótko dopytać o jedną rzecz.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Oczywiście.

Poseł Maciej Lasek (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Pytanie jest do pana prezesa – czy oszacowaliście liczbę tych osób? To jest istotne. Fakt, że na razie nic jeszcze nie zostało zrobione w tym zakresie, bo będziecie pytać, ile osób jest zainteresowanych, ale też, ile osób zamieszkuje na terenie inwestycji, które potencjalnie mogą być zainteresowane relokacją?

Prezes zarządu CPK Maciej Wild:

Bardzo dziękuję za to pytanie. Tego rodzaju dane chcielibyśmy upowszechniać po wyznaczeniu lokalizacji wariantu inwestorskiego. Oczywiście w zależności od tego, jak ten wariant będzie ostatecznie przebiegał, te liczby mogą się nieco różnić. Podanie teraz zbyt dużej liczby powodowałoby wprowadzenie pewnych danych w eter, które nie służyłyby projektowi, a podanie zbyt małej liczby skutkowałoby domniemaniem, że mamy cokolwiek do ukrycia. Podamy te dane, ale po przeprowadzeniu wyznaczenia wariantu inwestorskiego, co nastąpi w tym roku.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Dziękuję. Pytanie, a raczej twierdzenie pana posła Rozenka o jakichś groźbach. Prosiłbym, żeby nie stawiać takich tez. Generalnie grożenie komuś jest przestępstwem. Mówienie, że ktoś komuś groził to oskarżanie kogoś o przestępstwo, więc kit na stół – albo zawiadomienie do prokuratury z jakimiś dowodami, że to miało miejsce, albo jednak może nie używajmy publicystycznie, polemicznie, tego rodzaju oskarżeń. Co do tego, że czasami zdarzało się prosić, aby nie nagrywać lub nie upubliczniać takiego spotkania, to prawda. Jest doświadczenie takie, że coś co ma być niby rozmową z mieszkańcami i tłumaczeniem jakichś konkretnych spraw w wyniku tego, że jest transmitowane medialnie zmienia się w wiec polityczny, gdzie merytorycznej rozmowy nie ma w ogóle, gdzie mieszkańcy w istocie się niczego konkretnego dowiedzieć nie mogą, bo są jakieś wielominutowe tyrady polityczne. Każdy ma do tego prawo, ma prawo dzielić się swoimi refleksjami dotyczącymi rządu, CPK jako takiego, ale szkoda aby marnować na to czas na spotkaniach, które mają służyć mieszkańcom i udzielić odpowiedzi na konkretne pytania co do realokacji, ceny, procedur wyceny. Może wszystkie strony, czasem i mnie też, ten polemiczno-polityczny nerw w takich sytuacjach porywa. O grożeniu komukolwiek oczywiście nie ma mowy. Nawet spotkałem się z oskarżeniem, że kogoś osobiście z terenu Baranowa doprowadziłem do śmierci. Jeśli to się potwierdzi, to pewnie wystąpię wobec osoby, która takie tezy formułuje z prywatnym pozwem o ochronę dobór osobistych, bo to już jest pomówienie.

Cytowali państwo różne głosy i operują państwo takimi dużymi pojęciami jak „mieszkańcy", „strona społeczna". Generalnie e-mail pisze jedna osoba i nie jest tak, że 3 tys. mieszkańców podziela te opinie. Jest grupa osób bardzo przeciwnych CPK, która zawiązała pewne organizacje, ma swojego lidera, który wraz z rodziną jest właścicielem bardzo dużego areału w tej okolicy. Wiadomo, że gdyby w wyniku konfliktu społecznego CPK, przyciśnięte do muru, zgodziłoby się płacić za ziemię znacznie więcej, niż ona jest warta, to osoba która teoretycznie ma 100 ha, przy odpowiednim przeliczniku mogłaby wyjść z tego interesu z takimi pieniędzmi, że mogłaby sobie np. kupić mały bank, albo osiedle mieszkaniowe.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie ministrze, ale do rzeczy, bo wchodzimy już w poziom, w który na Komisji nie powinniśmy wchodzić.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Chciałem tylko członkom Komisji uzmysłowić, że też tego rodzaju interesy są w grze w takich sytuacjach. Celowo nie operuję tu nazwiskami i nikogo nie chcę o nic oskarżać, ale tego rodzaju zjawisko przy dużych inwestycjach się pojawia. Proszę państwa, abyście mieli tego świadomość. Nie wszystko co do państwa trafia powinni państwo traktować bezkrytycznie. Warto to poddać swojemu krytycznemu oglądowi i analizie, zanim to dalej będziecie puszczać w obieg i upubliczniać, autorytetem posła Rzeczpospolitej różne wystąpienia podpierać.

Sto osiemdziesiąt dni na wyprowadzkę to przepis wynikający ze specustawy o CPK. Dotyczy to skrajnych przypadków. Gdyby wieloletni proces negocjacyjny, próby dogadania się, najpierw w ramach programu dobrowolnych nabyć, później przy wywłaszczeniach na inwestycje celu publicznego się nie udały, to na koniec dnia, jak coś się chce wybudować, trzeba podjąć pewne kroki. Cześć z was jest byłymi samorządowcami i macie takie doświadczenia. W gminach i powiatach prowadziliście różnego rodzaju procesy inwestycyjne. Nie może być tak, że na koniec dnia upór jednej osoby spowoduje opóźnienie inwestycji o rok lub dwa, bo inaczej się nie da. Podczas gdy 200 innych osób się dogadało i dostało satysfakcjonujące pieniądze, chociaż mimo tego generalnie ani nie są zadowoleni, ani też pokrzywdzeni. Gdzieś na koniec jakaś formuła musi być. Nie jest naszą intencją aby z niej nadmiernie korzystać. O ile się orientuję, nie wykluczam, że w procedowanej teraz nowelizacji przez Zespół Programowania Prac Rządu, jakoś ten termin poluzujemy, zwiększymy nieco, obwarujemy pewnymi warunkami, aby było jeszcze mniej obaw z tym związanych.

O 5 zł za m^2 już mówiłem i jest to nieprawda. Wyliczenie czy to się opłaca – było wiele takich głosów. Kilka razy aktualizowany był test prywatnego inwestora. Musimy go regularnie aktualizować, występując o różnego rodzaju środki. Najnowszy, świeżutki, zakończony w kwietniu tego roku, wykonany przez firmę EY wskazał stopę zwrotu 9,9%, czyli jest to inwestycja opłacalna i przechodzi test prywatnego inwestora.

W tym miejscu też u pana posła Rożenka pojawiły się pytania dotyczące przebiegu obwodnicy autostradowej Warszawy.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Pan poseł Rozenek prosił o udzielenie odpowiedzi na piśmie.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Dobra. Jak rozumiem, możemy tego teraz nie poruszać i przygotować odpowiedź na piśmie. Pan dyrektor Żuchowski z GDDKiA sobie to zanotował, jak rozumiem.

Przebieg przez gminę Wieliszew może potraktujemy tak samo, bo to bardzo szczegółowe pytanie dotyczące kolei dużych prędkości.

Ostatnia sprawa – gdzie te konsultacje, mieszkańcy i nielegalne pomiary. Chciałbym zaprotestować przeciwko takiemu sformułowaniu. Jeśli ktoś coś uważa, że jest robione nielegalnie, ze złamaniem prawa, to ma pełne prawo zadzwonić po policję, ona przyjedzie, wykona czynności wobec agresora, przegoni nielegalnego intruza. Jeśli ktoś tego nie robi, tylko tak mówi, to moim zdaniem sam sobie zdaje sprawę, że nie ma nielegalnych działań. Chce wywołać niepokój, zamieszanie w tym całym procesie społecznym.

Szanowni państwo, przy każdej dużej inwestycji wykonywane są badania środowiskowe, bo muszą być. Takie jest prawo. Wykonują to pewnie te same firmy i ci sami pracownicy, którzy teraz to robią na zlecenie CPK. Czy naprawdę myślą państwo, że jakoś uwzięli się na mieszkańców tej okolicy i akurat w Baranowie robią je w sposób bezprawny, bardziej ingerujący w życie mieszkańców, naruszający cokolwiek, a robili tak przy dziesiątkach innych inwestycji, gdzie problemów nie było? Oczywiście jakieś jednostkowe przypadki mogą być. Ludzie są ludźmi. Ktoś się zachował niegrzecznie, może odezwał się nie tak jak powinien, przekroczył jakąś linię, której nie powinien przekroczyć, te przypadki mogą się zdarzyć. Jeśli ktoś ma to udokumentowane i przekazuje nam informacje, to interweniujemy, pouczamy pracowników. Są też niestety zdarzenia w drugą stronę – były przypadki, że nasi pracownicy byli, nie chcę mówić że atakowani, ale bardzo nieprzyjemnie traktowani w miejscach publicznych. Np. na drodze publicznej samochodowi zajeżdżano drogę, jakieś osoby z tego samochodu wychodziły. To było miej-

sce publiczne, gdzie każdy może sobie jeździć i nie ma obowiązku się spowiadać komukolwiek, w jakim celu jedzie, gdzie i po co. To są pewne naturalne emocje, które mogą być celowo nakręcane. Na pewno działania są podejmowane w zgodzie z obowiązującym prawem. Jeśli ktoś by to prawo naruszył, to absolutnie podejmujemy interwencję. Gdyby ktoś komuś wyrządził szkodę, będzie zapłacone stosowne odszkodowanie itd.

Pani poseł Sowińska zadała pytanie o założenie wzrostu przewozów lotniczych. O generalnych założeniach już mówiłem. Pani poseł formułowała pytania z pozycji środowiskowych. Chciałbym zwrócić uwagę, że gdyby ktoś kiedyś chciał w Polsce wprowadzić taką regulację jak we Francji, że jest tam zakaz połączeń lotniczych, gdzie połączenia kolejowe są do 2,5 godziny, ja nie mam takiej intencji i nie znam takiej osoby, która by ją miała, to właśnie program CPK idealnie odpowiadałby na tę potrzebę. Jeśli chcielibyśmy kiedyś coś takiego wprowadzić, to program CPK jest do tego niezbędny, bo daje duże lotnisko międzynarodowe i możliwość szybkiego dojechania do niego koleją. Ogranicza *shortholowe*, krótkodystansowe loty na terenie kraju, które są najbardziej zanieczyszczające, bo samolot najbardziej zanieczyszcza podczas startu i lądowania. Taki krótkodystansowy lot to właściwie sam start i lądowanie. Pewnie z czasem tego rodzaju loty na coraz dłuższych dystansach staną się stopniowo nieopłacalne. Kiedyś były np. połączenia lotnicze między Łodzią, a Warszawą. Po budowie autostrady A2 w sposób oczywisty się zakończyły, bo były pozbawione sensu.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie ministrze, proszę na resztę pytań udzielić odpowiedzi na piśmie i pójdziemy tym trybem, o którym wcześniej mówiłem, czyli ogłosimy przerwę.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Rozumiem. Kończy nam się czas.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Tak jest. W innym terminie będziemy kontynuowali.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Dobrze. Oczywiście. Bardzo dziękuję państwu i czekam na dalszą część prac i dyskusji.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Zamykam posiedzenie.